Inhaltsverzeichnis

Die Krieger aus Pearl Harburg	**3**
Das Protokoll des Irrsinns	**21**
„Niemand wird dich hier oben retten“	**51**
„Sagt meiner Frau, dass ich sie liebe“	**79**

DIESE DIGITALE VERSION
IST FREEWARE UND
NICHT FÜR DEN VERKAUF BESTIMMT.

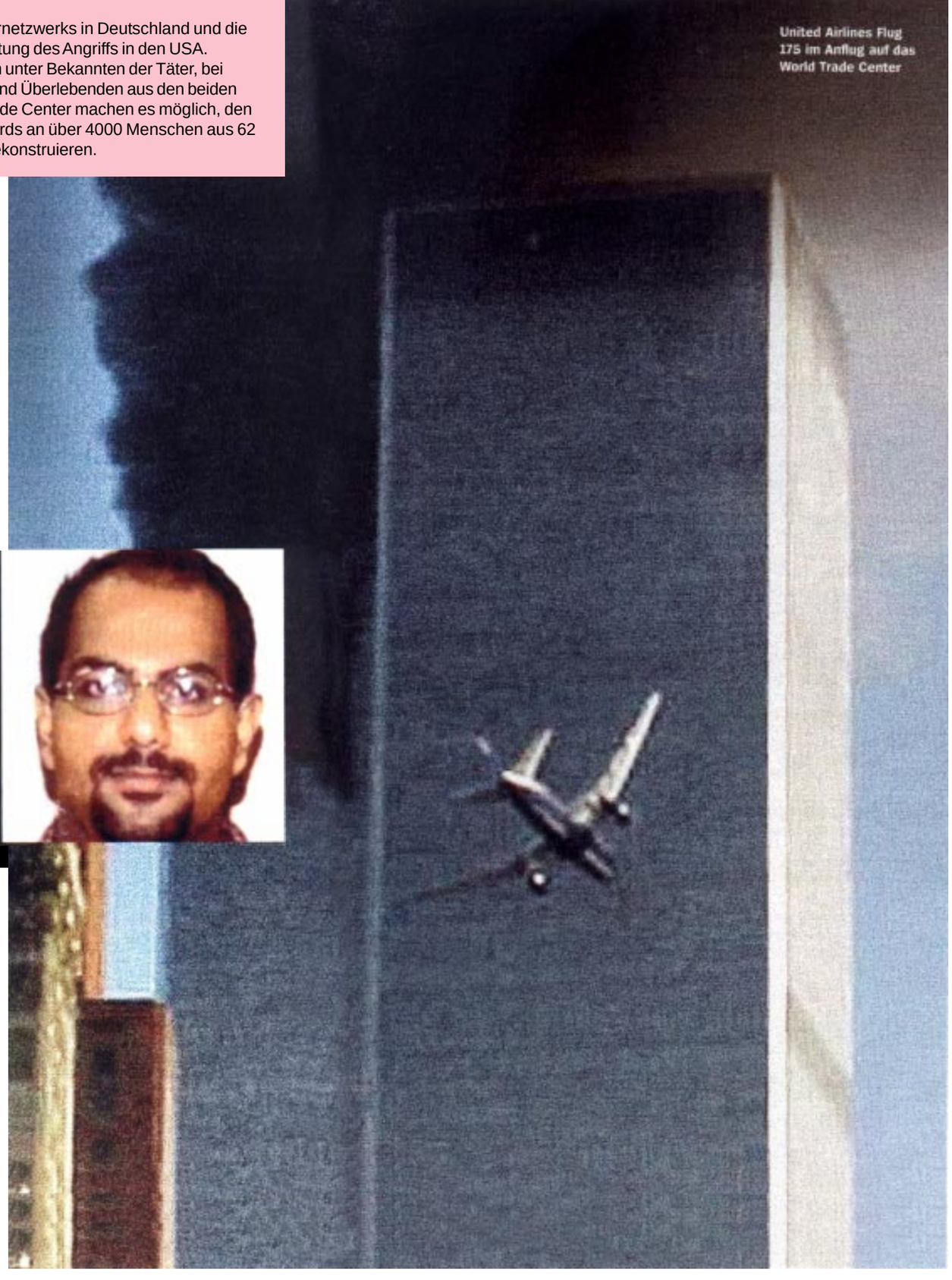
Gewidmet der Menschlichkeit und dem
Kampf gegen das Böse in uns selbst.

TERROR (I): Am 11. September wurden New York und die Welt von einem Attentat getroffen, wie es vorher keines gab. Seitdem ermitteln Tausende Polizisten und Geheimdienstleute weltweit, wie die Anschläge auf das World Trade Center und das Pentagon geplant und durchgeführt wurden. In einer vierteiligen Serie beschreibt der SPIEGEL die Ermittlungsergebnisse der Behörden, schildert die Entstehung des Attentäternetzwerks in Deutschland und die monatelange Vorbereitung des Angriffs in den USA. SPIEGEL-Recherchen unter Bekannten der Täter, bei Sicherheitsbehörden und Überlebenden aus den beiden Türmen des World Trade Center machen es möglich, den Ablauf des Massenmords an über 4000 Menschen aus 62 Ländern minutiös zu rekonstruieren.

Die Krieger aus Pearl Harburg

In Afghanistan wurden sie ausgebildet, aus den Emiraten finanziert, in Hamburg bereiteten sie sich vor. Als die Terrorpiloten nach Amerika gingen, hinterließen sie reichlich Spuren.
Inzwischen haben Ermittler ein genaues Bild der deutschen Terrorzelle zusammengetragen - und neue Verfahren eröffnet

Todespiloten Jarrah, Atta und Shehhi



United Airlines Flug 175 im Anflug auf das World Trade Center

Es kommt selten vor, dass eine Kopie besser und effektiver ist als das Original. Aber es kommt vor.

Das Original steht im Universitätsviertel im pakistanischen Peschawar, ganz unscheinbar in der Sayed Jalaluddin Afghani Road, wo die Reichen und die Gebildeten wohnen. Das Original heißt „Beit al-Ansar“, was man mit „Haus der Unterstützer“ übersetzen kann oder mit „Haus der Anhänger“. Der Mieter des Originals heißt Osama Bin Laden, der Mietvertrag ist sieben Jahre alt, und bis er sich versteckte, begrüßte Bin Laden hier Kämpfer, die kamen, um zu lernen für das, was ihr Meister „Heiligen Krieg“ nennt.

Die Kopie steht in Hamburg-Harburg, Marienstraße 54. Ein vierstöckiger Nachkriegsbau ist das, blassgelb getüncht, schmucklos, mit Isolierfenstern in Kunststoffrahmen. Am Gehsteig der Einbahnstraße parken Ford Fiestas; es gibt keinen Vorgarten, nur vergitterte Kellerfenster.

Wenn Mohammed Atta seinen Mietanteil an seinen Freund Said Bahaji überwies, kritzelte er stets denselben Verwendungszweck auf den Überweisungsträger: „Dar el Ansar“, was das Gleiche bedeutet wie „Beit al-Ansar“: „Haus der Unterstützer“ oder „Haus der Anhänger“.

Denn hier, erste Etage rechts, hinter der Fußmatte mit der Aufschrift „Moin, Moin“ haben sie in drei quadratischen Zimmern gewohnt, auf insgesamt 58 Quadratmetern: Atta und Binalshibh und die anderen, die Helfer und die Massenmörder, die am 11. September über 4000 Menschen töteten und die Welt veränderten.

Um 22.18 Uhr am 12. September übermittelte die amerikanische Bundespolizei FBI eine Liste mit 19 Tatverdächtigen. Noch an diesem Tag eins nach den Attentaten von New York, Washington und Pittsburgh stürmte ein Einsatzkommando des Landeskriminalamts Hamburg die Kopie des Hauses der Anhänger. Viel war nicht mehr da, nur ein Einbauschrank, eine weiße Einbauküche mit Dunstabzugshaube und ein Telefonanschluss im Flur. Ein paar Zettel fanden die Ermittler noch und Papiere im Keller, arabisch beschrieben, aber auch nach der Übersetzung nicht sehr vielsagend.

Ansonsten war die Terror-WG leer. Keine Menschen mehr, keine Beweise: Das Nest der Mörder war besenrein, renoviert und frisch geweißelt.

Die Durchsuchung des deutschen Hauses der Unterstützer war der Start; seitdem läuft die gewaltigste Kriminalfahndung aller Zeiten. Weltweit arbeiten

Agenten und Detektive, Psychologen und Staatsanwälte an der Aufklärung der Anschläge. Allein in Deutschland gingen rund 17 000 Hinweise ein, 448 Menschen und 19 Firmen wurden überprüft, 452 Bank- und 43 Kreditkartenkonten gecheckt, Berge von Akten, Computern, Videos beschlagnahmt. Das Bundeskriminalamt (BKA) richtete die Soko USA ein, mit 600 Mann.

Und das Bild rundet sich. Die Fahnder haben neue Namen, neue Verdächtige. Sie haben neue Spuren gefunden, die Wege des Geldes aufgespürt, und sie wissen nun sehr genau, wie der größte Terroranschlag der Neuzeit in einem tristen Teil Hamburgs inszeniert wurde.

Immer deutlicher wird, dass der deutsche Anteil an der Attacke sich nicht nur

Deutsche Spur
DIE TODESPILOTEN der Anschläge vom 11. September
Mohammed Atta, 33
alias Amir, Ägypter, steuerte Flug AA 011 in den Nordturm des World Trade Center. Mutmaßlicher Anführer der Terrorpiloten, studierte sieben Jahre Stadtplanung an der TU Hamburg-Harburg, gründete 1999 eine Islam AG an der Hochschule. War vermutlich 1999 in einem afghanischen Ausbildungslager.
Marwan al-Shehhi, 23
aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, steuerte Flug UA 175 in den Südturm des World Trade Center. Enger Vertrauter Attas, seit 1996 mit einem Militärstipendium in Deutschland. War vermutlich 1999 in einem Ausbildungslager.
Über Hani Hanjour, den vierten Piloten, der das Flugzeug in das Pentagon steuerte, ist bislang kaum etwas bekannt.
Ziad Jarrah, 27
aus dem Libanon stürzte mit UA 093 auf ein Feld bei Pittsburgh. Seit 1996 in Deutschland, studierte Flugzeugbau an der FH Hamburg. 2000 bis 2001 Pilotenausbildung in Florida; meldete fast gleichzeitig mit Shehhi seinen Pass als verloren.
AUF DER FLUCHT per internationalen Haftbefehl gesucht
Said Bahaji, 26
Deutsch-Marokkaner, Elektrotechnikstudent der TU Hamburg-Harburg; gehörte zu Attas engsten Komplizen. Setzte sich vor dem Attentat nach Pakistan ab.
Ramzi Binalshibh, 29
alias Omar, Jemenit, 1995 eingereist, zunächst mit falscher Identität als Asylbewerber. Er plante Flugunterricht in Florida, US-Behörden verweigerten ihm die Einreise.
Zakariya Essabar, 24
Marokkaner, seit 1997 in Deutschland, studierte Medizintechnik. Sollte vermutlich Ersatzpilot für Binalshibh werden. Versuchte zweimal in die USA einzureisen, erhielt jedoch kein Visum.
HAMBURG
Wohnung/Meldeadresse:
Marienstraße 54
Hamburg-Harburg
MUTMASSLICHE UNTERSTÜTZER
Ermittlungen wegen des Verdachts der Unterstützung einer terroristischen Vereinigung
Mamoun Darkazanli, 43
aus Syrien, hat deutschen Pass. Tauchte schon 1998 im Verfahren gegen Bin Ladens Finanzchef Salim auf.
Mohammed Haydar Zammar, 40
Bekannter von Darkazanli und radikaler Muslim, Trauzeuge und Freund von Said Bahaji, mutmaßlicher Afghanistan- und Bosnien-Kämpfer. Hortete Flugblätter von Bin Laden.
und mindestens fünf weitere Personen
ISLAMISTEN IN DEUTSCHLAND
Rheda-Wiedenbrück
(bei Gütersloh) Eine türkische Familie soll den deutschen Internet-Ableger der islamistischen Seite „Qoqaz" betrieben haben. Dort gab es Anleitungen für den Dschihad.
Aachen
Al-Aqsa-Verein, wird vom Verfassungsschutz beobachtet, steht im Verdacht, radikale Palästinenser zu unterstützen.
Frankfurt a. M.
Fünf Leute der so genannten Meliani-Gruppe sitzen in Haft. Sie sollen für Dezember 2000 einen Anschlag auf den Weihnachtsmarkt in Straßburg geplant haben.
Greifswald
Abdulrahman al-M., Jemenit, 1989 nach Deutschland eingereist, studiert Zahnmedizin und fungierte als Imam. Dubiose Kontobewegungen, Überweisung an die islamistische al-Aqsa-Vereinigung.
München
Lased Bin Heni, 32, Libyer, und ein Iraker sollen Kontakte zur italienischen „Varese-Gruppe" geknüpft haben. Die plante nach bisherigen Erkenntnissen einen Anschlag mit einer Gasbombe. Bin Heni ist wegen eines italienischen Auslieferungsgesuchs in Deutschland inhaftiert.
IM AUSLAND FESTGENOMMEN
Großbritannien/USA
Zacarias Moussaoui, 33, Wohnsitz in London, nahm Flugunterricht in Oklahoma, wurde vor den Anschlägen wegen Verstoßes gegen die Einreisebestimmungen in Minnesota festgenommen, sollte womöglich Mitglied eines weiteren Teams sein. Ihm wurden aus Hamburg und Düsseldorf mehr als 30 000 Mark überwiesen. Hatte die Telefonnummer eines Unterstützers in Deutschland.
Großbritannien
Am 21. September wurden Lutfi Raissi, 27, Algerier mit französischem Pass, sowie dessen Frau und sein Bruder festgenommen. Raissi soll als Fluglehrer den Piloten Hani Hanjour unterrichtet haben, der das Flugzeug in das Pentagon steuerte.
Vereinigte Arabische Emirate
Djamel Beghal, 35, wird im Juni in Dubai festgenommen und Ende September nach Frankreich ausgeliefert. Mutmaßlicher Führer der französischen Zelle.
Belgien
Nizar Trabelsi, 31, Tunesier, am 13. September festgenommen, lebte bis 2000 in Deutschland, reiste dann vermutlich in ein Ausbildungslager nach Afghanistan. Soll zu einer französischen Zelle gehören, die Anschläge auf die amerikanische Botschaft und das amerikanische Kulturzentrum in Paris verüben wollte.
Großbritannien
Kamel Daoudi, 27, Algerier, sowie zwei weitere Verdächtige werden Ende September in Leicester wegen Terrorismusverdachts festgenommen. Daoudi hatte sich nach Bekanntwerden der Attentatspläne auf US-Einrichtungen in Frankreich nach Großbritannien abgesetzt.
Spanien
Mitte November werden acht zuvor festgenommene Islamisten in U-Haft überstellt. Die mutmaßliche al-Qaida-Zelle soll Kontakt zu den in Deutschland operierenden Attentätern und deren Helfern gepflegt haben.
DER SPIEGEL

auf drei Piloten beschränkt. Auch die Rekonstruktionen von Telefonaten und Geldtransfers haben immer wieder denselben Endpunkt: Hamburg-Harburg, jenen Stadtteil der Hanse-Metropole, den man inzwischen auch Pearl Harburg nennen könnte.

Als sie in den Neunzigern hierher kamen, waren die Killer vom 11. September ganz normale junge Leute, Muslime natürlich und fleißige Studenten, deshalb Musterbeispiele für die Integrationsfähigkeit dieser Gesellschaft.

Aber dann wurden sie die Prototypen einer neuen Sorte von Terroristen, junge Männer, deren Potenzial irgendjemand erkannt haben muss: Smarte Jungs aus gutem Hause waren sie und deshalb viel zu schade für terroristischen Kleinkram wie Autobomben.

Terrorchef Bin Laden, Bin-Laden-Domizil „Beit-al Ansar" in Peschawar

Für diese Kerle musste es schon etwas ganz Großes sein, ein Anschlag wie dieser eben, bei dem Aufwand und Effekt in einem irrwitzigen Verhältnis stehen: 19 junge Männer töten Tausende. Sie geben für Wohnungen, Ausbildungen, Flugscheine und Pässe nur ein paar hunderttausend Mark aus und verursachen über 200 Milliarden Mark Schaden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist geradezu absurd, und funktionieren konnte das alles nur, weil einer wie Atta das eigene Leben unter „Nebenkosten" verbuchte.

Ihre tödlichen Phantasien, das steht inzwischen fest, haben die Mörder in Hamburg entwickelt, erst zaghaft, dann hemmungslos. Und offen. Viele Leute in den Hamburger Gemeinden müssen gewusst haben, dass mitten unter ihnen eine radikale Truppe heranwuchs, die beim Tee den Hass auf Juden und Amerikaner pflegte.

Vor der Tat kam die Ausbildung. Von Hamburg führte 1999 der Weg der späteren Piloten nach Afghanistan. Atta und Marwan al-Shehhi, der sich dort Abu Abdallah genannt haben soll, waren nach Überzeugung der Amerikaner in einem Gästehaus von Bin Ladens Terrortruppe al-Qaida in Kandahar. Ziad Jarrah, davon sind sogar Familienmitglieder überzeugt, ging auch; der Junge hatte ja sogar seinem Onkel erzählt, für ihn gebe es nur den Weg des Märtyrers.

Als sie dann im Sommer 2000 in die USA aufbrachen, verwischten sie nicht einmal alle Spuren. Aus Bücherschränken zogen die Fahnder Werke über den „Heiligen Krieg"; in Schubladen fanden sie 94 Kopien von Bin Ladens Aufruf zum Kampf gegen die Ungläubigen; in Attas Gepäck lagen ein Testament und eine Art Dienstanweisung für den Massenmord; in Hamburg, in einer einstigen Wohnung Jarrahs, fand sich etwas, was sich nach dem Anschlag wie eine Prophezeiung liest: „Der Morgen wird kommen. Die Sieger werden kommen. Wir schwören, wir werden euch besiegen. Die Erde wird unter euren Füßen beben."

In den Trümmern der in Pennsylvania abgestürzten Maschine, jener, die es als Einzige nicht ins Ziel schaffte, lag ein angekokelter Zettel mit einer Hamburger Adresse.

Hamburg. Immer wieder Hamburg.

Nach den Erkenntnissen der Bundesanwaltschaft sind neben den drei Piloten nun zehn weitere Männer verdächtig, an der Vorbereitung der Anschläge beteiligt gewesen zu sein; in allen Fällen laufen jetzt Ermittlungsverfah-

Unerkannte Killer

Die Terroristen aus Deutschland und ihr Kreis – eine Chronik

Die Attentäter: **Mohammed Atta, Ziad Jarrah, Marwan al-Shehhi**

Die Helfer: **Said Bahaji, Ramzi Binalshibh, Zakariya Essabar**

Weitere mutmaßliche **Unterstützer**

1992

24. Juli Der Ägypter **Mohammed Atta** reist nach Deutschland ein.

23. November Atta beginnt an der TU Hamburg-Harburg ein Stadtplanungsstudium

1. Dezember Atta jobbt nebenbei für die Firma Plankontor in Hamburg (bis Juli 1997).

31. Dezember Atta meldet seinen Wohnsitz in Hamburg an.

1993

26. Februar Eine Autobombe explodiert in der Tiefgarage des World Trade Center in New York, 5 Tote.

28. Juli Atta zieht ins Studentenwohnheim Am Centrumshaus in Hamburg.

1994

Atta besucht Istanbul, reist anschließend weiter nach Syrien.

1995

Atta pilgert nach Mekka.

1. August – 31 Oktover Studienaufenthalt **Attas** in Kairo.

22. September Der Jemenit **Ramzi Binalshibh** kommt per Schiff nach Hamburg und beantragt in Pinneberg Asyl unter dem Namen Ramzi Mohamed Abdellah Omar.

1996

Der Deutsch-Marokkaner **Said Bahaji** beginnt ein Stuidium an der TU Hamburg-Harburg.

17. Januar Binalshibhs Asylantrag wird abgelehnt, er legt Rechtsmittel ein.

3. April Der Libanese **Ziad Jarrah** kommt per Schiff nach Hamburg und beantragt in Pinneberg Asyl unter dem Namen Ramzi Mohamed Abdellah Omar

11. April Atta macht sein Testament.

ren. Zwei dieser Männer sollten wohl ebenfalls in den Maschinen sitzen; weil sie keine Visa erhielten, scheiterte der Plan. Drei sind auf der Flucht und werden per Haftbefehl gesucht; ein weiterer, der Deutsch-Syrer Mohammed Haydar Zammar, soll in Marokko sein. Die anderen, darunter der aus Syrien stammende Mamoun Darkazanli, sind noch hier.

Für die deutschen Sicherheitsbehörden ist all das, was die Ermittlungen zu Tage fördern, eine ziemlich bittere Erfahrung. Dass Radikale Deutschland als Unterschlupf nutzen, war bekannt. Aber es galt als eine Art Grundregel, dass sie schon nichts tun würden, was die Behörden misstrauisch machen würde. Das arabische

Die Piloten bekommen neue Pässe, dadurch verschwinden die verdächtigen Stempel aus Pakistan und Afghanistan.

Sprichwort: „In den Teller, aus dem man isst, spuckt man nicht“, scheine „an Verbindlichkeit zu verlieren“, sagt der Leiter der Abteilung Ausländerextremismus beim Bundesamt für Verfassungsschutz, Helmut Stachelscheid.

Zwei der jetzt Verdächtigen etwa, Darkazanli und Mohammed Zammar, sind für Verfassungsschutz und Polizei alte Bekannte; seit Jahren stehen sie im Verdacht, Bin Ladens Statthalter in Hamburg zu sein.

Hätte deshalb irgendjemand erahnen können, was am 11. September geschah? Wohl kaum.

Ein anderer, Zakariya Essabar, schrieb bei seiner Bewerbung um einen Studienplatz, dass er nach Norddeutschland wolle, „weil Hamburg als Hafen- und Handelsstadt bekannt für seine Offenheit und Toleranz“ sei. Purer Sarkasmus im Nachhinein - doch waren die Sicherheitsvorkehrungen nicht wirklich zu lasch?

Im Behördenstaat Deutschland hat jeder seine Spuren hinterlassen. Einreise - bitte schön, ein Blick in die Ausländerakte. Umzug - kein Problem, mit Hilfe des Melderegisters. Studium - klar, jeder hat eine dicke Akte. Da können die Amerikaner, bei denen es nicht einmal eine Meldepflicht gibt, nur staunen.

Es ist nur eben so, dass jetzt auch all die Fehler und Schwächen der vergangenen Jahre offenkundig werden. Atta etwa war mit drei Pässen registriert. Dass das keiner gemerkt hat, macht Innenminister Otto Schily heute noch rasend. Und dass der inzwischen weltweit gesuchte Ramzi Binalshibh bei seiner Einreise nach Deutschland noch Ramzi Omar hieß, weiß das BKA nur dank eines Zeugen, der sich nach der Veröffentlichung des Fahndungsfotos an den Mann erinnert hat

Vieles gilt inzwischen als gesichert: Die vier Piloten, so meinen die Ermittler, waren die Hirne - und die 15 anderen die Muskeln. Womöglich wussten die Kidnapper, die Flugoffiziere aus den Cockpits gezerrt haben müssen und dann hinten in der Maschine die Passagiere in Schach hielten, nicht einmal, dass es nicht um eine einfache Entführung, sondern direkt in den Tod ging.

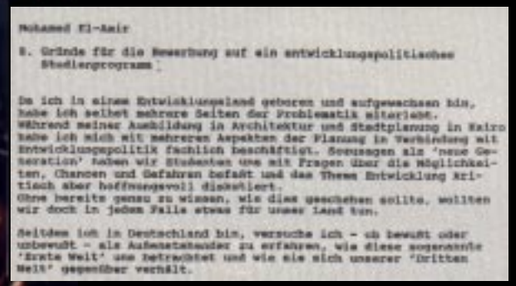
Detail um Detail tragen die Fahnder zusammen, aber es gibt da eine seltsame Schieflage: Die deutschen Ermittler finden eine Menge heraus und teilen es den Kollegen in Amerika und anderswo mit - aber wenig kommt zurück. Die riesigen Dollar-Überweisungen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten? Leider sei immer noch keine Auskunft zu den Einzahlern möglich, heißt es. Die 13 Attentäter aus Saudi-Arabien? Wir bedauern, noch sind keine Angaben zur Vita verfügbar. Der vierte Pilot, Hani Hanjour, gleichfalls aus Saudi-Arabien? Dito, keine Biografie zur Hand.

Etliche Fragen sind immer noch offen: Wer hat die Attentäter aus Hamburg und dem Rest der Welt ausgesucht und zusammengeführt? Von wem stammt der Plan?

Diese Lücken machen die Ermittler und die Bundesregierung einigermaßen ratlos. Mauern die Amerikaner, oder wissen sie wirklich so wenig? Und wie soll man die Bedeutung der Hamburger Zelle beurteilen, wenn man nichts über die anderen Attentäter weiß?

Wichtig war sie, das immerhin wissen die Fahnder nun. Sehr wichtig. Denn hier fing es an.

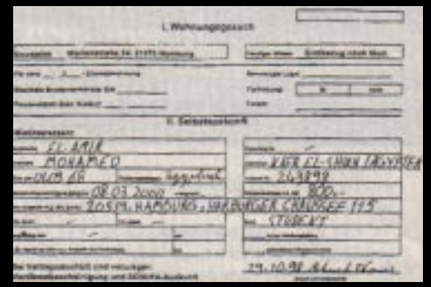
Terroristenwohnort Marienstraße im Hamburger Stadtteil Harburg


Mohamed El-Amir

8. Gründe für die Bewerbung auf ein entwicklungspolitisches Studienprogramm:

Da ich in einem Entwicklungsland geboren und aufgewachsen bin, habe ich selbst mehrere Seiten der Problematik miterlebt. Während meiner Ausbildung in Architektur und Stadtplanung in Kairo habe ich mich mit mehreren Aspekten der Planung in Verbindung mit Entwicklungspolitik fachlich beschäftigt. Sozusagen als 'neue Generation' haben wir Studenten uns mit Fragen über die Möglichkeiten, Chancen und Gefahren befaßt und das Thema Entwicklung kritisch aber hoffnungsvoll diskutiert.
Ohne bereits genau zu wissen, wie dies geschehen sollte, wollten wir doch in jedem Falle etwas für unser Land tun.

Seitdem ich in Deutschland bin, versuche ich - ob bewußt oder unbewußt - als Außenstehender zu erfahren, wie diese sogenannte 'Erste Welt' uns Betroffenen befaßt und wie sie sich unserer 'Dritten Welt' gegenüber verhält.


I. Wohnungsgesuch

II. Selbstauskunft

EL AMIR
MOHAMED
26.03.2000
20535 HAMBURG, HEIDBERGER CHAUSSEE 115
STUDENT
29.10.98

Student Atta (1997), Bewerbung für Studienprogramm, Selbstauskunft für die Marienstraße

DIE TERRORISTEN KOMMEN

Es gibt Fragen, die sich Ermittler hinterher immer stellen: hätte das Verbrechen verhindert werden können? Hätten die Mörder enttarnt werden können - vor dem Mord?

Mohammed Atta, Kopf der Gruppe, ruhigster und stärkster der 19 Täter vom 11. September, kam als braver Student ins Land. Der sanfte Junge, der in Kairo seinen Bachelor of Architectural Engineering gemacht hatte, sollte Deutsch lernen, und seinen Doktor sollte er in Deutschland machen - so wollte es Mohammed Atta senior, der Vater, Rechtsanwalt in Kairo.

Laut Ausländerakte reist Atta junior am 24. Juli 1992 zum ersten Mal nach Deutschland ein. Eine Aufenthaltsgenehmigung hat er nicht, und niemand verlangt sie von ihm, denn ein Hamburger Lehrer-Ehepaar, das sich um einen Schüleraustausch zwischen Deutschland und Ägypten kümmert, hat ihn eingeladen.

Atta bewirbt sich um einen Architektur-Studienplatz an der Fachhochschule Hamburg, und als er dort keinen Platz bekommt, klagt er. Als er doch noch zugelassen wird, nimmt er seinen Einspruch zurück und tritt das Studium nicht an: Er hat sich bereits für Stadtplanung an der Technischen Universität Hamburg-Harburg eingeschrieben.

Atta (Deutsch: das Geschenk), der in Deutschland seinen vollen Namen Mohamed Mohamed al-Amir Awad al Sajjid Atta auf Mohamed al-Amir verkürzt, kommt gut zurecht in der Fremde. Klar, mit dem Lehrer-Ehepaar, bei dem er untergeschlüpft ist, hat er Krach; „wir diskutierten oft mit ihm, wenn er mal wie-

28. April **Marwan al-Shehhi** kommt nach Deutschland. Militärische Stellen der Vereinigten Arabischen Emirate gewähren ihm ein Stipendium. Er lebt zunächst in Bonn, wo er ein Jahr lang am Goethe-Institut Deutsch lernt.

1997

5. Februar Einreise des Marokkaners **Zakariya Essabar** nach Deutschland, wo er an der Fachhochschule Anhalt/köthen das Stuidenkolleg besucht.

Shehhi besucht das Studienkolleg in Bonn.

11. Juni **Jarrah** qualifiziert sich in Greifswald für die Aufnahme eines medizinischen Studiums.

30. September **Jarrah**, der zunächst Biochemie studieren wollte, beginnt ein Studium für Flugzeugbau an der Fachhochschule Hamburg.

1998

Januar **Shehhi** wechselt zum Sudienkolleg nach Hamburg.

Februar Osama Bin Laden gründet die „Internationale Islamische Front für den Dschihad gegen Juden und Kreuzritter“.

25. Mai nach der endgültigen Ablehnung des Asylantrags taucht Omar alias **Binalshibhs** unter und wird zur Fahndung ausgeschrieben.

16. Juli **Jarrah** und **Essabar** arbeiten als Werkstudenten bei VW in Wolfsburg.

29. Juli **Atta** erteilt dem Tunesier **Béchir B.** Vollmacht, seine sämtlichen Angelegenheiten zu regeln.

7. August Bei Sprengstoffanschlägen der al-Qaida auf die US-Botschaften in Nairobi und Daressalam sterben 263 Menschen, mehr als 4500 werden verletzt.

16. August Festnahme des mutmaßlichen al-Qaida Finanzmanagers **Mamduh Mahmud Salim** in Grüneck bei München, Beginn der Ermittlungen gegen den Hamburger Kaufmann **Mamoun Darkkazanli** wegen möglicher Zugehörigkeit zur al-Qaida.

1. Oktober **Essabar** zieht nach Hamburg, studiert an der Fachhochschule Medizintechnik.

2. Oktober bei einer Wohnungsdurchsuchung in Turin bei drei mutmaßlichen Terroristen, die Anschläge auf US-Einrichtungen in Europa geplant haben sollen, wird neben Waffen und Munition auch die Hamburger Adresse von **Mohammed Haydar Zammar**, einem der Verdächtigen, gefunden.

1. November **Atta**, **Bahaji** und **Binalshibh** ziehen in die Marienstraße 54.

1999

Atta besucht nach Erkenntnissen der Amerikaner das al-Qaida-Gästehaus in Kandahar. **Shehhi** hält sich wahrscheinlich unter dem Namen Abu Abdallah im al-Qaida-Gästehaus in Kandahar auf.

1. Januar **Bahaji** beginnt seinen Wehrdienst, wird aber schon am 15. Mai aus gesundheitlichen Gründen wieder aus der Bundeswehr entlassen. Mitte des Jahres heiratet **Bahaji**. Auf der Feier erscheinen alle mutmaßlichen Terroristen und ihre Unterstützer, **Zammar** wird Trauzeuge.

27. Januar **Atta** grümdet eine Islam-AG an der TU Harburg.

26. August **Atta** gibt seine Diplomarbeit ab.

1. September **Essabar** zieht in die Marienstraße 54. **Shehhi** zieht nach Hamburg in die Wilhelmstraße. Er schreibt sich zum Wintersemester an der TU Harburg ein.

November bis Januar **Jarrah** ist aus Hamburg verschwunden, hält sich möglicherweise in Pakistan oder Afghanistan auf.
Ende des Jahres melden **Atta** und Shehhi ihre Pässe als verloren. **Jarrah** bleibt der Fachhochschule fern.

2000

9. Februar **Jarrah** meldet seinen libanesischen Pass Nr. 1151479 beim Einwohnermeldeamt in Hamburg als verloren. 2000 und 2001 macht er eine Pilotenausbildung am Florida Flight Training Center in Venice. Dort versucht er, auch **Binalshibnh** anzumelden, was scheitert, weil dieser kein Visum bekommt.

12. Februar Bei einem Selbstmordattentat in Aden (Jemen) auf das US-Kriegsschiff „Cole“ sterben 17. Soldaten.

Anschlagsziel Pentagon in Washington

der die Hände vors Gesicht schlug, weil Halbnackte im Fernsehen kamen“, sagen die beiden. Und am Ende schmeißen sie ihn raus: Atta hatte während des Ramadan darauf bestanden, nachts zu kochen, und deshalb konnte keiner mehr schlafen.

Er findet ein Zimmer im Studentenwohnheim Am Centrumshaus, nahe der Univer-

Gutachter beschreiben Atta als rational, perfektionistisch, hochintelligent, selbstbewusst und organisatorisch geschickt.

sität. Und an der Hochschule werden ihm seine ägyptischen Scheine angerechnet; er kann gleich mit dem Hauptstudium beginnen.

Auffällig? Nur im besten Sinne. So war es auch bei Ziad Jarrah oder Marwan al-Shehhi; die meisten der jungen Männer kamen, um zu studieren. Als Muslime, natürlich, aber nicht als Kriminelle. Bei einigen anderen allerdings war auch das ein bisschen anders. Es gab da etwa welche, die mit diversen Namen hantierten und dadurch die Behörden narrten.

Ramzi Mohamed Abdullah Binalshibh, 1972 im Jemen geboren, kam per Schiff nach Hamburg und stellte am 27. September 1995 einen Asylantrag. Damals nannte er sich noch Ramzi Mohamed Abdellah Omar. Er erzählte, er sei 1973 im Sudan geboren worden. Mit der ziemlich hilflosen Geschichte, dass er in Khartum nach Studentenunruhen von der Polizei für zwei Wochen festgenommen worden sei, begründete er seine Flucht.

Der Antrag wurde vier Monate später abgelehnt, und Binalshibh alias Omar klagte. Im Dezember 1997 wurde die Klage abgewiesen, und im Mai 1998 wurde Omar, weil er verschwunden war, zur Fahndung ausgeschrieben. Das allerdings interessierte Binalshibh schon nicht mehr.

Denn im Dezember 1997 war Ramzi Binalshibh mit einem Schengen-Visum in die Bundesrepublik eingereist. Am 6. November 1998 zog er in die Marienstraße 54, das Haus der Unterstützer. Er war ein Student, so ein Kommilitone, der „in Mathe immer Sechsen bekam, weil er schlief oder unterm Tisch den Koran las“.

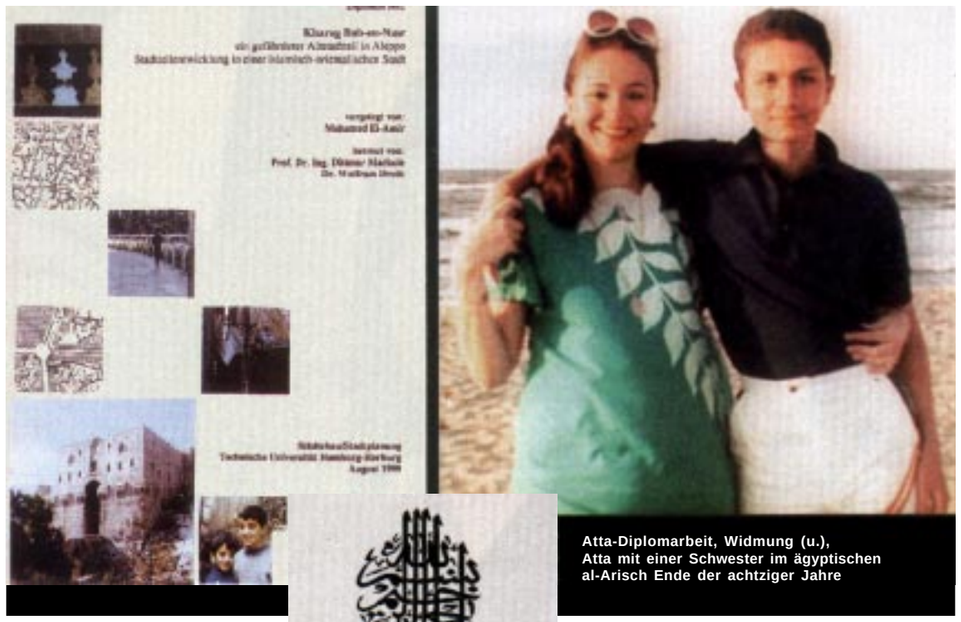
Es gab andere, die kamen einfach und kümmerten sich nicht um Formalitäten.

Muhammad Bin Nasser B., 1946 in Indonesien geboren, reiste im März 1972 mit einem Touristenvisum ein, das für zwei Monate gültig war. Er blieb 13 Jahre lang. Illegal. 1985 wurde er erwischt, kam in Abschiebehaft, doch dann geschah eines dieser Wunder deutscher Bürokratie: Der Mann erhielt eine Duldung, eine Aufenthaltsgenehmigung und 1991 auch noch die Arbeitserlaubnis; B. begann bei der Hamburger Post im Briefzentrum. Im November 2000 wurde B. deutscher Staatsbürger, den Bundespersonalausweis Nummer 1297133503 stellte die Stadt Hamburg aus. Endlich konnte B. reisen, wohin er wollte. Auch er war in den USA. In der vergangenen Woche verhafteten die US-Behörden seinen Freund Agus Budiman, der B. falsche Dokumente beschafft hatte. Auch ein Indonesier. Auch ein Student aus Hamburg.

Dann gab es zwei, und das irritiert die Fahnder besonders, die als Musterbeispiele gelungener Integration galten. Said Bahaji, noch immer flüchtig, ist der Sohn einer deutschen Mutter und eines marokkanischen Vaters. Warum entdeckt einer wie er das Erbe seiner Vorvorfahren und zieht in den Kampf gegen den Westen?

So war es auch bei Mohammed Zammar, einem gebürtigen Syrer, der im Alter von zehn Jahren erstmals seinen in Deutschland lebenden Vater besuchte. Mit 21 Jahren wurde er eingebürgert; seine Frau und seine sechs Kinder leben in Hamburg.

Ausgerechnet dieser Zammar wird nun immer mehr zu einer zentralen Figur: Er war ein Vorbild für viele der radikalen Muslime in Hamburg, ein Krieger, einer, der alles schon erlebt hatte, was die anderen erst



Atta-Diplomarbeit, Widmung (u.), Atta mit einer Schwester im ägyptischen al-Arisch Ende der achtziger Jahre

erleben wollten. So wie früher Glaubensbrüder stolz von der Pilgerfahrt nach Mekka berichteten, soll er damit geprahlt haben, dass er in Bosnien und Afghanistan gekämpft habe.

Und schließlich gab es da noch einen, der daheim in Ägypten wegen Mords und zweifachen versuchten Mords zu lebenslanger Zwangsarbeit verurteilt worden war, ehe er als Asylbewerber in Deutschland anerkannt wurde. Der Mann war Mitglied des ägyptischen „Islamischen Dschihad“ und soll Verbindungen zu „Heiligen Kriegern“ in Italien und England haben. Aber er darf bleiben, weil ihn gerade seine radikale Vergangenheit vor der Abschiebung schützt. Und darum predigt er heute als Imam im Westfäli-

schen.

Bei Leuten wie ihm ist nicht klar, ob sie eine Rolle bei der Vorbereitung der Anschläge gespielt haben. Es finden sich nur immer irgendwelche Verbindungen zur Hamburger Gruppe; ein Anhänger des Ägypters beispielsweise telefonierte des öfteren mit Todespilot Jarrah. Klar ist, dass sich die späteren Mörder in Deutschland gleichsam aufgeladen haben; in Moscheen wird der Strom geliefert, wenn die Brüder unter sich sind. Und irgendjemand, das gilt als gesicherte Erkenntnis, muss auch einen folgsamen Terroristen wie Mohammed Atta in den Selbstmord geführt haben.

DER STREBER

Mohammed Atta trug Flanellhosen und Pullover. Er war klein, schmächtig, hatte schwarze, kurze Haare und einen festen, ruhigen Blick. „Klassische, fast griechische Gesichtszüge“ hat sein einstiger Kommilitone Martin E. in Erinnerung.

Und dieser Atta war eine Art Offizier der Terroristen. Er hatte, das steht heute fest, eine zentrale Rolle, er war der Gruppenführer der Hamburger Mörder.

Die Gutachter, die sich nun in Amerika und in Europa mit dem Massenmörder Atta befassen, um das zu erklären, was kaum zu erklären ist, beschreiben ihn als rational, sprachbegabt, perfektionistisch und hochintelligent, als selbstbewusst und organisatorisch geschickt. Atta muss, schreiben sie, im höchsten Maße belastbar gewesen sein, körperlich wie geistig; nur selten seien sein Fanatismus und sein Antiamerikanismus durchgebrochen. Wer so hasse und so wenig davon zeige, sagen die Fachleute, der sei nicht geistesgestört, der verfüge über eine geradezu bizarre Verhaltenskontrolle.

Der einstige Kumpel Martin E. beschreibt einen zurückhaltenden, ja verschlossenen Menschen: „Atta ließ mich deutlich merken, dass er sich übers Privatleben nicht unterhalten will.“ Frauen gegenüber war Attas Verhalten schroff, er fühlte sich unbehaglich. Er gab ihnen nicht die Hand, wandte den Blick ab, antwortete mit Ja oder Nein.

Aber es gab auch eine andere Seite Attas, es muss sie gegeben haben. „Ein kulturelles Angstgefühl, die Furcht, an den

31. Mai **Atta** will auf dem Luftweg nach Tschechien, darf aber ohne Visum nicht einreisen.

2. Juni **Atta** fährt - diesmal mit Visum - im Bus nach Tschechien, wo er einen irakischen Agenten trifft. Rückreise per Flugzeug in die USA.

1. Juli **Atta** und **Shehhi** nehmen Flugunterricht in Oklahoma.

19. Juli - 18. September **Atta** und **Shehhi** erhalten in vier Tranchen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten insgesamt knapp 110.000 Dollar.

26. Juli **Binalshibhs** schickt 3853 Mark an **Shehhi** in die USA.

25. September **Binalshibhs** schickt 9629 Mark an **Shehhi** in die USA.

24. Oktober **Essabar** lässt sich einen neuen Pass ausstellen, obwohl der alte noch fültig ist.

12. Dezember **Essabar** beantragt ein Visum für die USA. Der Antrag wird abgelehnt.

18. Dezember **Atta** und **Shehhi** wird zwangsexmatrikuliert.

26. Dezember Festnahme von Mitgliedern der Meliani-Gruppe in Frankfurt am Main, die einen Anschlag auf den Weihnachtsmarkt in Straßburg geplant haben soll.

2001

4. Januar **Atta** fliegt von Miami nach Madrid.

10. Januar **Atta** fliegt von Berlin nach Miami.

23. Januar **Zacarias Moussaoui** reist aus London in die USA ein und trainiert ohne fliegerischen Hintergrund an einem Boeing-757-400 Flugsimulator.

28. Januar **Essabar** beantragt erneut ein Visum für die USA und erhält gleichzeitig eine Bareinzahlung von 11300 Mark auf sein Konto. Der Antrag wird abgelehnt.

1. Februar - 15. Februar **Atta** und **Shehhi** nehmen Flugunterricht in Decatur (Georgia).

2. Mai **Atta** erwirbt in den USA den Autoführerschein Nr. A 300 540-68-321-0.

21. Juni Osama Bin Laden kündigt einem arabischen Journalisten in einem Interview einen schwerwiegenden Anschlag auf US-Ziele an.

7. Juli **Atta** fliegt von Miami über Zürich nach Madrid.

19. Juli **Atta** fliegt von Madrid über Berlin nach Atlanta.

1. August **Moussaoui** erhält aus Düsseldorf 23 751,59 Mark.

3. August **Moussaoui** erhält 9487,80 Mark aus Hamburg.

16. August **Moussaoui** wird in den USA wegen Verstoßes gegen die Einreisebestimmungen festgenommen.

4. September **Bahaji** steigt im Hotel Embassy in Karatschi ab.

5. September **Bahaji** schickt seiner Frau eine Email aus Karatschi und fliegt weiter nach Qetta nahe der afghanischen Grenze.
Binalshibnh fliegt über Düsseldorf nach Madrid.

6. September **Shehh** überweist 5000 Mark auf das Konto von **Binalshibnh**.

8. September **Atta** überweist 7860 Dollar an einen Mustafa Ahmed in die Vereinigten Arabischen Emirate.

10. September **Shehh** überweist 5400 Dollar an dieselbe Adresse.

11. September Selbstmordattentate von **Atta**, **Shehhi**, **Jarrah** und 16 weiteren Terroristen. Eine Boeing 767 der American Airlines aus Boston fliegt in den Nordturm des World Trade Center. 18 Minuten später rast eine ebenfalls in Boston gestartete 767 der United Airlines in den Südturm. Eine Boeing 757 der American Airlines aus Washington stürzt auf das Pentagon. Eine weitere 757 aus Newark (New Jersey) stürzt über Pennsylvania in unbewohntes Gelände, nachdem Passagiere sich den Flugzeugführern entgegengestellt hatten. Insgesamt sterben rund 4000 Menschen.

21. September Ermittlungsverfahren gegen **Bahajil**, einen Tag später auch gegen **Binalshibnh** wegen Verdachts der Unterstützung einer terroristischen Vereinigung.

4. Oktober Verfahren gegen **Mamoun Darkazanli** wegen des Verdachts der Mitgliedschaft in einer terroristischen Vereinigung.

Mittlerweile ermittelt der Generalbundesanwalt auch gegen **Zammar** und **Essabar** wegen des Verdachts der Unterstützung einer terroristischen Vereinigung.

Rand gedrängt zu werden“, hat Martin E. bei Atta ausgemacht. Die Gutachter nennen das „Frustrations- und Hilflosigkeitsgefühle“, die irgendwann in einen irrwitzigen Vergeltungsdrang gemündet haben.

Eine schizophrene Situation: Atta sprach perfekt Deutsch, er war angekommen, so wirkte es zumindest. Bei der Firma Plankontor in Hamburg-Altona, wo Atta 19 Stunden pro Woche als Zeichner arbeitete und 1700 Mark im Monat verdiente, hatte er einen Schlüssel; er betreute das Telefon, und Kollegen, die Rückenschmerzen hatten, brachte er Naturheilmittel mit. Er schien dazuzugehören, ein moderner Wanderer zwischen den Welten, zwischenzeitlich am Ziel. Zum einen. In Wahrheit aber, zum anderen, muss er sich all die Jahre über fremd gefühlt haben.

Selbst unter Glaubensbrüdern fiel er bisweilen durch Starrsinn auf. In der al-Kuds-Moschee am Hamburger Steindamm, wo sich die Hamburger Gruppe immer wieder traf, gründeten jüngere Besucher eine Arbeitsgruppe, und sie wollten gemeinsam ein Infoblatt herausgeben. Doch Atta mochte sich in der Gruppe nicht unterordnen. Er lieferte seine Texte nicht, kam unpünktlich und verweigerte dem Leiter der Gruppe die Gefolgschaft.

Terrorhelfer Binalshibh, Namenseintrag aus dem Studienkolleg

Atta trifft in Deutschland auf viele, die sich für ihn interessieren. Keine ignoranten Ungläubigen, sondern Menschen, die sich für die Bewahrung der Kultur seines Heimatlands stark machen. An der Universität begeistert er Studenten und Professoren mit seinen Erzählungen aus Kairo. Im Seminar „Planen und Bauen in Entwicklungsländern“ hält er Vorträge aus dem Stegreif, er ist eloquent und gebildet. Atta will die islamische Identität wahren. Er hasst die westliche, amerikanisierte Kultur, die Ägypten übergestülpt wird, und er empört sich darüber, dass Hochhäuser das Wesen einer arabischen Altstadt zerstörten.

1994 bewirbt sich Atta für ein Stipendium der entwicklungspolitischen Carl-Duisberg-Gesellschaft. „Da ich in einem Entwicklungsland geboren und aufgewachsen bin, habe ich selbst mehrere Seiten der Problematik miterlebt“, schreibt er und: „Sozusagen als neue Generation haben wir Studenten uns mit Fragen über die Möglichkeiten, Chancen und Gefahren befasst und das Thema Entwicklung kritisch aber hoffnungsvoll diskutiert. Ohne bereits genau zu wissen, wie dies geschehen sollte, wollten wir doch in jedem Falle etwas für unser Land tun.“

Anders als die anderen, die sich mit technischen Fächern beschäftigen, ist Atta immer wieder mit dem Konflikt zwischen westlicher Welt und Entwicklungsländern konfrontiert. Hochhäuser werden für ihn zum Symbol der westlichen Kultur, welche die eigene verdrängt. Existierten jemals bedeutendere Hochhäuser, gewaltigere Symbole als die beiden Türme des World Trade Center von New York?

Es gibt bei Atta wie bei den meisten anderen zwei entscheidende Wendepunkte. Ende 1995 beginnt seine Radikalisierung; vier Jahre später, Ende 1999, wird er zum Terroristen. Reisen in die arabische Welt S.52 verändern ihn. Von der Pilgerfahrt nach

Die Harburg-Connection Wohn- und Aufenthaltsorte der Terroristen
Raum der Islam AG
Technische Universität Hamburg-Harburg
Moschee Knoopstraße 4
ehemalige Wohnung Mohammed Attas Am Centrumshaus 2
Wohnung Marwan al-Shehhis Wilhelmstraße 30
Wohnung Mohammed Attas und mehrerer Terroristen Treffpunkt Marienstraße 54

Mekka kehrt er mit einem Bart zurück; Musik lehnt er ab; stundenlang hört er Koran-Rezitationen vom Band. An der Hochschule taucht er seltener auf. Für 1998 sind keine Leistungen mehr notiert; seinem Professor Dittmar Machule erzählt Atta von familiären Problemen in Kairo. Aber er wird häufig in den Moscheen gesehen, vor allem in der al-Kuds-Moschee am Steindamm.

Dort macht er 1996 sein Testament, das zwei seiner Kommilitonen unterzeichnen. Vielleicht hat er sich da schon für den Märtyrertod entschieden. Vom Notar lässt Atta eine Vollmacht für Béchir B., einen Tunesier, ausstellen. B. wird damit zum Vertreter Attas in allen rechtlichen Belangen. Und im November 1998 zieht Atta ins Haus der Unterstützer, die Marienstraße 54, zusammen mit Said Bahaji und Ramzi Binalshibh, jenen zwei mutmaßlichen Helfern, die heute weltweit gesucht werden. Atta gründet die Islam AG der TU Harburg. „Wenn ich nicht beten kann, kann ich auch nicht studieren“, sagt er dem Asta-Vertreter, der Religion und Studium trennen will.

Ein konspiratives Doppelleben beginnt.

In den USA nennt er sich Atta, in Deutschland Amir.

Als Atta 1999 seine Prüfung mit den Noten 1,7 und 1,0 besteht - Thema: „Khareg Baben-Nasr: Ein gefährdeter Altstadtteil in Aleppo. Stadtteilentwicklung in einer islamisch-orientalischen Stadt“ -, weiß er wohl schon, dass er nie als Stadtplaner arbeiten wird. „Mein Gebet und meine Opferung und mein Leben und mein Tod gehören Allah, dem Herrn der Welten“, schreibt Atta über seine Arbeit.

Atta beginnt zu reisen. 1999 soll er in einer Unterkunft der Bin-Laden-Truppe al-Qaida in Kandahar gewohnt haben. Wie auch sein Helfer Shehhi. Kurz darauf melden Atta, Shehhi und Jarrah, die drei Todespiloten vom 11. September, ihre Pässe als verloren. Sie bekommen neue, und dadurch verschwinden die verdächtigen Stempel aus Pakistan und Afghanistan.

Es hat begonnen.

Das Netzwerk arbeitet.

DAS GELD

Allein die Fluggesellschaften kostet der 11. September rund 20 Milliarden Mark; Versicherungen müssen mit 60 bis 100 Milliarden Belastungen rechnen. In der zynischen Welt des Terrorismus hat es nie ein besseres Ergebnis gegeben.

Es gab, das haben die Fahnder inzwischen entwirrt, zwei wesentliche Wege, auf denen die Terroristen zu Barem kamen. Die größeren Summen, das haben die Amerikaner herausgefunden, wurden per Überweisung oder per Boten aus Ländern wie den Emiraten geschickt. Dort und in Saudi-Arabien sitzen reiche Geschäftsleute, die einer seltsamen Doppelmoral folgen. Mit dem Westen machen sie Geschäfte, aber einen Teil ihrer Einnahmen spenden sie für den Kampf gegen die Ungläubigen. Und dann gingen kleinere Beträge vom einen, der gerade etwas übrig hatte, zum nächsten, der etwas brauchte.

Terroristentreffpunkt al-Kuds-Moschee am Hamburger Steindamm

Vom Konto Shehhis, über das ein mutmaßliche Helfer eine Vollmacht hatte, wurden am 10. Mai 2000 exakt 2100 Mark auf Attas Konto bei der Dresdner Bank Hamburg überwiesen.

Atta und Shehhi richteten sich, als sie zum Training in Florida waren, das Konto Nummer 573 000 259 772 bei der Suntrust Bank ein. Am 19. Juli 2000 kamen dort, das hat die Kontoauswertung ergeben, 9985 Dollar von einem gewissen Isam Mansur aus den Emiraten an, zwei Wochen später noch mal 9485 Dollar. Am 30. August kamen 19 985 Dollar von Mr. Ali an und am 18. September 69 985 Dollar von Hani. Penibel wie er war, überwies Atta noch drei Tage vor dem Attentat, am 8. September, genau 7860 Dollar, die übrig geblieben waren, an Mustafa Ahmed zurück in die Emirate; auch Shehhi soll noch einen Tag vor den Anschlägen rund 5000 Dollar an Ahmed zurückgeschickt haben.

Diese Überweisungen gehören für die Amerikaner zu den stärksten Beweisen, dass Bin Ladens al-Qaida hinter dem Anschlag steckt. Mustafa Ahmed, ein 33-jähriger Saudi, der nur Stunden vor den Anschlägen Richtung Pakistan verschwunden sein soll, gilt den FBI-Ermittlern als „Finanzguru“ der Organisation. Als Bankier des Anschlags. Nicht nur Zahlungen sollen da hin- und hergegangen sein, Atta und seine Kumpane sollen in den Tagen vor dem Anschlag auch immer wieder mit ihm telefoniert haben, zuletzt kurz bevor die Attentäter an Bord der Flugzeuge gingen.

Von Ahmed fehlt jede Spur, seit er am 13. September mit seiner Kreditkarte einen Bankautomaten in Karatschi leer geräumt hat.

DAS ZENTRUM DES TERRORS

Gern würde man Terroristen wie Atta und Co. krank nennen, geistesgestört, nicht normal eben.

Allesamt Psychopathen.

Es wäre bloß nicht richtig.

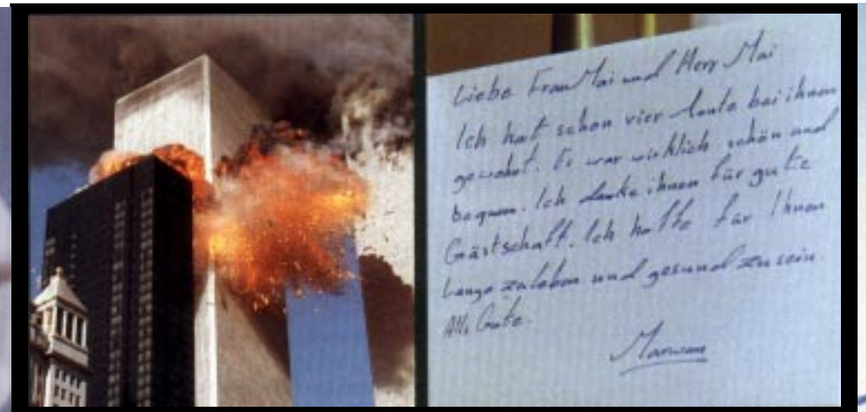
Für einen Psychopathen, sagen die Wissenschaftler, die sich mit dem 11. September befassen, wäre es denkbar, Menschen zu quälen, zu foltern, zu töten. Das Gleiche mit sich selbst zu machen, wäre für einen Psychopathen allerdings ein grotesker Gedanke.

Die meisten der 19 Mörder und ihre Helfer waren kluge Jungs, stabil und selbstbewusst. Was sie unterschied von Menschen, die nicht Dienstagmorgens um 9 Uhr ins World Trade Center fliegen, das war das, was Fachleute einen „isolierten religiösideologischen Wahn“ nennen, ein verzerrtes, meist indoktriniertes Wirklichkeitsbild. Und da haben die angesetzt, die sie geschult haben.

Es war, so urteilt ein psychologisches Profil der Attentäter, eine Schulung in zwölf Schritten.

Der erste Schritt war die Entwicklung einer extremen religiösen und politischen Überzeugung, der zweite die Verstärkung des Feindbilds, die Definition des Westens als böses Gebilde. Der dritte Schritt war die Beschreibung der Gegenwart als Kriegszustand. Die Selbsttötung, die der Koran verbietet, wurde so, Schritt vier, zur militärischen Verteidigung deklariert.

Ziad Jarrah (Deutsch: der Chirurg) kam am 3. April 1996 aus dem Libanon nach Deutschland, machte in Greifswald einen Sprachkurs. Im September 1997 zog er nach Hamburg, begann an der Fachhochschule



Terrorpilot Shehhi, World Trade Center in New York nach dem Anschlag. Shehhi-Eintrag im Gästebuch seiner Vermiter in Bonn

Flugzeugbau zu studieren. Schüchtern war er und fleißig. Und natürlich: unauffällig.

Im Sommer 1998 arbeitete Jarrah zusammen mit dem Marokkaner Zakariya Essabar als Werkstudent bei Volkswagen in Wolfsburg in der Lackiererei. Nachtschicht, Halle 15 b, Südseite.

Essabar lebte von Februar 1997 an in Deutschland; am 1. September 1999 zog er in die Marienstraße 54. Auch er galt als lieb, nett, fleißig und: unauffällig. Was er bei der Wohnungsbesichtigung sah, gefiel ihm wohl: Zwar waren ein paar Klingelschilder herausgebrochen, und eine Gegensprechanlage gab es nicht, aber Leute wie Essabar wollten kaum gefunden werden. Und oben war alles sauber. Drei Zimmer gab es, zwei zur Straße, eines zum Hof, und im Garten standen eine Tanne und zwei Krabbeltunnel für Kinder. Deutsches Kleinbürgertum, man kennt sich nicht, man interessiert sich nicht. Und zum Einkaufen mussten die Jungs aus der Terror-WG nur zu Lotto-Feinkost Haase um die Ecke.

Es war Herbst 1999, als Essabar in der Marienstraße und in den Moscheen seine Vormieter traf: Said Bahaji, Mohammed Atta und Ramzi Omar alias Ramzi Binalshibh. Und dann noch Marwan al-Shehhi, einen lustigen Kerl, der gleich nebenan in der Wilhelmstraße wohnte.

DER ADJUTANT

Shehhi hatte Geld, viel Geld für einen Studenten. Er war mit einem Militärstipendium der Vereinigten Arabischen Emirate nach Deutschland gekommen; 4000 Mark im Monat kamen über die HBSC Middle East Bank Dubai bei ihm an und einmal im Jahr eine Sonderzahlung von über 10 000 Mark. Shehhi, der sich auch Marwan Lekrab nannte, hatte im Frühjahr 1996 am Goethe-Institut in Bonn Deutsch gelernt; der damals 18-Jährige protzte nicht herum, er bezog ein kleines Zimmer.

Kein Eiferer sei er gewesen, sagt seine einstige Lehrerin, eher unreif und ziellos. Ein mittelmäßiger Schüler, der mit ins Kino ging und freitags mit Schlips und Sakko erschien, weil er hinterher beten wollte. Danach besuchte Shehhi ein Studienkolleg in Bonn, und dann zog er weiter nach Hamburg. Dort aber fiel er durch und verschwand im Mai 1998 für ein halbes Jahr. Nach Afghanistan?

Erst im Januar 1999 kommt Shehhi zurück. Nach Bonn. Bei Shehhi ist vieles anders als bei den anderen.

Er diente beim Militär der Emirate, er absolvierte dort die Grundausbildung. Die Emirate, das gefällt keinem der Ermittler, sind auch so ein Brennpunkt, über den man nicht viel weiß. Es gibt die Theorie, dass Shehhi als Einziger von Anfang an Krieg führen wollte.

Shehhi lernte Atta in Hamburg kennen. Die zwei wurden Freunde, Genossen des Terrors. Weil sie so unterschiedlich waren? Shehhi, der Spaßvogel - und Atta, der ewig ernste Stratege? In der Wilhelmstraße ziehen sie erstmals zusammen, und zusammen werden sie bleiben, bis sie sich am Morgen des 11. September trennen und die beiden Flugzeuge besteigen, die sie dann in die zwei Türme des World Trade Center jagen.

Damals, 1999, hat sich die Gruppe geformt. Shehhi stößt auf Ramzi Binalshibh, und ziemlich schnell entscheidet er sich gegen das eine, das muntere Leben, und für das andere, die Vorbereitung des Massenmords.

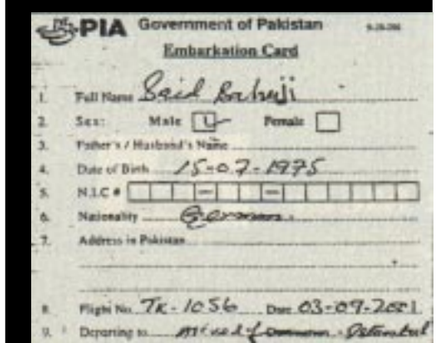
Freunde vermissen Shehhi, denn zur Universität geht er nicht mehr; im Dezember 2000 wird er exmatrikuliert. Heute weiß man, warum: Er beginnt am 1. Juli 2000 den Flugunterricht in Oklahoma, zusammen mit Atta natürlich. Shehhi sitzt sogar hinten im Flugzeug, wenn Atta Unterricht bekommt. Misstrauischen Bekannten erzählen sie die Geschichte vom Königssohn Atta und dem Leibwächter Shehhi.

Die beiden haben sogar eine gemeinsame Visa-Karte; Shehhi ist der Finanzminister des Regenten Atta und verbucht die Unterstützung von den Brüdern aus Hamburg: Der Genosse Binalshibh überweist ihm im Juli 2000 genau 3853 Mark und im September noch einmal 9629 Mark an die Western Union in Amerika.

Am 5. November 2000, zwischen den beiden Flugschul-Lehrgängen, meldet die Botschaft der Emirate Shehhi bei der Hamburger Polizei als vermisst. Sein großer Bruder macht sich nach Hamburg auf, um ihn zu suchen - erfolglos. Dieser Bruder erzählt auch von Marwans Eltern: von seiner ägyptischen Mutter und seinem Vater, einem islamischen Prediger aus den Emiraten, der den Sohn mit in die Moschee gehen ließ; kam Papa einmal zu spät, durfte der kleine Marwan den Gebetsruf übernehmen. Staunend hören Shehhis einstige Freunde auch, dass ihr alter Kumpel Marwan verheiratet ist - seine Frau lebe und warte auf ihn.

Mutmaßlicher Terrorhelfer Bahaji, jetzt per Haftbefehl weltweit gesucht.

Bahaji-Frau Nese mit Kind vor der Vernehmung am 13. September in Hamburg


PIA Government of Pakistan
Embarkation Card
1. Full Name Said Bahaji
2. Sex: Male Female
4. Date of Birth 15-07-1975
6. Nationality German
8. Flight No. TK-1056 Date 03-09-2001

Von Bahaji ausgefülltes Einreiseformular nach Pakistan

Sie pflegen ihre Legenden: Manche arbeiten bei VW am Band, andere bei Siemens, am Flughafen oder bei Premiere.

Sie wartet noch heute. Shehhi fliegt Anfang Januar von Florida nach Casablanca, am 18. Januar zurück nach New York. Und Mitte April fliegt er noch einmal nach Amsterdam. Wen er dort getroffen hat, ist bis heute unklar.

DAS DOPPELTE LEBEN

Der fünfte Schritt in der theoretischen Schulung der Selbstmordattentäter war die Beschreibung der Tat als Ehre, als von Allah vorherbestimmt. Daraus folgt, Schritt sechs, dass die Mörder Auserwählte waren und dass der Massenmord, Schritt sieben, die einzige wirkungsvolle Aktion gegen den übermächtigen Feind sein würde.

Zweifel? Der achte Schritt, von den geistigen Führern des Kommandounternehmens immer wieder ganz besonders hervorgehoben, war, dass die Täter lernten, dass sie als Märtyrer ohne jeden Zweifel ins Paradies einziehen würden; das war der individuelle Nutzen. Und der kollektive Nutzen, Schritt neun in den Predigten für die jungen Killer: Die Heldentat würde den Gegner da treffen, wo es wehtut; eine größere Symbolik könne es nicht geben.

Es ist erstaunlich, wie dreist die Terroristen manchmal agierten. Attas Überweisungen für das „Haus der Unterstützer“, seine Widmung - natürlich hätte irgendetwas irgendwann irgendwem auffallen können. Sie müssen sich sicher gefühlt haben.

Trotzdem pflegten sie alle ihre Legenden. Manche arbeiteten bei VW am Band, andere bei Siemens, am Hamburger Flughafen, beim abelkanal Premiere, bei der der kleinen Firma Hay Computing in Wentorf bei Hamburg. Islamisten, die mit allem unterstützt werden, was sie brauchen, packen Computer in Kisten, für 15 Mark die Stunde? Die meisten von ihnen hatten ja ursprünglich das westliche Leben führen wollen. Nun war dieses Leben das falsche, das es zu bekämpfen galt. Aber weil sie es beherrschten, diente es ihnen zur Tarnung.

Heute redet kaum einer der Verdächtigen, und auch viele aus ihrem Umfeld schweigen. In den Hamburger Gemeinden, in denen die Terroristen ein- und ausgingen, kommen immer wieder diese nichts sagenden Antworten: Ja, vom Sehen kenne man sich schon; nein, von einer besonders radikalen Einstellung habe man nichts, aber auch gar nichts bemerkt. Nur gute Muslime seien die Jungs gewesen.

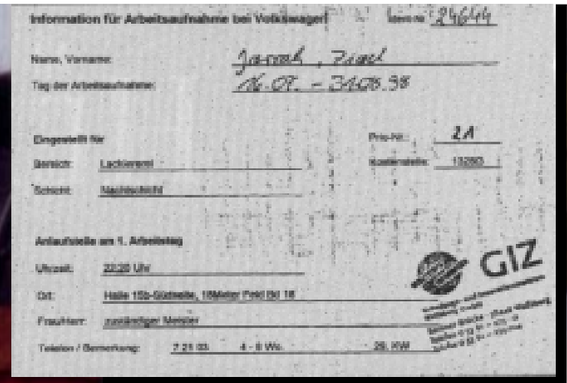
Und wenn die Fahnder endlich etwas wissen, beginnt das nächste Spiel. Warum denn der angeblich nur flüchtige Bekannte hier gewohnt habe, fragen sie einen Verdächtigen. Das sei doch nur eine Gefälligkeit unter Brüdern, antwortet der. Und der in der Schublade gefundene Pass? Den habe ein Bekannter hinterlegt, der sich illegal in Hamburg aufhalte. Die vielen Anrufe in Italien und Spanien? Alles Bekannte, deren Namen gerade entfallen sind. Und ob die am Wochenende gemieteten Autos für einen klammen Studenten nicht etwas ungewöhnlich seien? Nein, das sei für einen Ausflug einfach bequemer.

Die wenigen, die geredet haben, legen nahe, dass in Hamburg einige, mehr als zunächst vermutet, das Geheimnis kannten: Die Gruppe des jungen Atta saß in den Moscheen oft abseits; wer ihre Einstellung nicht teilte, hatte in diesem Kreis nichts zu suchen. Spätestens 1999 hatten sie sich religiös derart aufgeputscht, dass ihnen der „Heilige Krieg“ gegen die Ungläubigen wie eine Pflicht erschien. Aber von jenen Gruppen, die der Verfassungsschutz im Visier hat, hielten sie sich geschickterweise fern.

In Hamburger Moscheen, so berichten Zeugen dem SPIEGEL, hätten sie ihren Hass zur Schau gestellt: „Die Juden sollen verbrennen, und wir werden auf ihren Gräbern tanzen.“

Warum brüllt einer wie Said Bahaji so etwas? Gerade er. Mit seiner Geschichte. Andererseits: Said Bahaji, das war der, der das doppelte Leben von allen am besten beherrschte.

Er war damit aufgewachsen. Bahaji, geboren am 15. Juli 1975 in Haselünne, wuchs in Haren im Emsland auf; bis 1984 betrieb die Familie dort die Gastwirtschaft „Zur Sonne“. 1984 zog die Familie nach Marokko, Said war acht und musste in der ersten Klasse wieder anfangen. „Natürlich war er für die Marokkaner ein Ausländer und für die Deutschen auch“, sagt seine deutsche



Information für Arbeitsaufnahme bei Volkswagen

Name, Vorname: Jarrah, Ziad

Tag der Arbeitsaufnahme: M.A. - 31.05.98

Eingestellt für: 2A

Bereich: Lackiererei

Schicht: Nachtschicht

Anlaufstelle am 1. Arbeitstag

Uhrzeit: 22:00 Uhr

Ort: Halle 10b-Südseite, 18Meter Feld Nr. 18

Frau/Herr: zuständiger Meister

Telefon / Bemerkung: 7 21 03 4 - 8 Wo. 28. KW

GIZ

Terrorpilot Jarra (r.) auf einem Heimflug in den Libanon, Informationsblatt für einen Job bei Volkswagen in Wolfsburg

Pilot Jarra mit seiner türkischen Freundin Aysel S.

Mutter, Anneliese Bahaji.

Sie vermutet, dass in der marokkanischen Schule die Wurzeln für alles liegen, was kam. Im Ramadan kontrollierten die

Bahaji findet „Harburger Studenten sehr langweilig - wenn sie nicht betrunken sind, können sie nicht mal den Mund aufmachen“.

Schüler gegenseitig ihre Zungen: War sie rot, galt das als Zeichen, dass die Kleinen gegessen hatten; sie straften sich gegenseitig mit Verachtung. Said passte sich an, doch dann, Mitte der Neunziger, schickt Saids Mutter ihn und seine Schwester zum Studium wieder nach Deutschland.

Als Said in Hamburg ankommt und Elektrotechnik zu studieren beginnt, ist er schon strenggläubig und doch noch ein wenig kindisch. Er fährt einen dunklen Golf, 90 PS, und liebt die Formel 1. „Dann ist Fieber angesagt“, schreibt er auf seiner Homepage. Und mit Computern kennt er sich aus, egal „ob Spiele, Programme oder Internet. Hauptsache, ich sitze vor dem Rechner“.

Bahaji ist einsam. „Leider sind die Harburger Studenten sehr langweilig - wenn sie nicht betrunken sind, können sie nicht mal den Mund aufmachen“, teilt er auf seiner Homepage mit. Und Trinken ist für ihn, natürlich, tabu.

Zunächst wohnt er im Studentenwohnheim in Harburg. Er trifft Atta und den inzwischen weltweit gesuchten Ramzi Binalshibh. Dann ziehen die drei in das Haus der Unterstützer in der Marienstraße 54.

Bahaji kümmert sich um die Formalitäten. Er unterschreibt den Vertrag; von seinem Konto geht die Miete ab. Die Ermittler vermuten, dass er der Logistiker der Terrorgruppe war.

Es war endlich eine Rolle, endlich ein Platz für einen, der sonst nirgendwo ankam. Bahaji, deutscher Staatsbürger, musste ja sogar zum Bund, zum Panzergrenadierbataillon 72 in Hamburg-Fischbek. Aber nach fünf Monaten schied er aus; er hatte Asthma und etliche Allergien.

Den Draht in seine zweite Heimat Marokko hatte er da längst verloren. Sein Vater hat den Jungen seit rund drei Jahren nicht mehr gesehen. Zur Hochzeit seines Sohnes mit der heute 21-jährigen Türkin Nese - das Brautgeld, 3000 Mark, zahlt Said Bahaji in zwei Raten - kann der Vater nicht nach Hamburg kommen, „weil ich nicht genug Geld hatte“. Immerhin kriegt der Papa, ziemlich stolz, mit, dass Said einen sechs Monate alten Sohn hat. Und dass er sich am 3. September für ein „Praktikum“ nach Pakistan verabschiedet hat.

Der letzte Satz auf Bahajis Homepage heißt: „O.K., isch habe fertig!“

Manches nämlich war bei ihm so ähnlich wie bei Ziad Jarrah. Auch der wirkte auf Fremde wie ein Protagonist der Globalisierung, wie einer, der hier und dort glücklich werden kann; in Wahrheit aber war er nirgendwo aufgehoben und nirgendwo zu Hause.

DER SCHWÄCHLING

Der zehnte Schritt in der psychologischen Schulung der Mörder war die Dehumanisierung der Opfer. Hunderte? Tausende? Frauen, Kinder, amerikanische Muslime gar? Osama Bin Laden selbst, das kursiert in Geheimdienstkreisen, sprach von „Kollateralschäden“.

Sie alle durften keine Menschen mehr sein, kein Mitgefühl wert, sie waren nichts mehr als eine Teilmenge des Feindes.

Ziad Jarrah hat den Westen nicht gehasst. Ursprünglich nicht. Er ist verliebt, er schreibt seiner Freundin Aysel, einer Medizinstudentin, noch vor dem Höhepunkt seines anderen, mörderischen Lebens aus Amerika („Ich habe gemacht, was ich machen sollte. Du solltest ganz stolz darauf sein“), und er ruft sie, das wissen die Fahnder jetzt, am 11. September noch gegen 9 Uhr amerikanischer Zeit an. Aus dem Cockpit, direkt vor dem Aufprall?

Bis zuletzt muss Jarrah geschwankt haben. Er ist längst Pilot, als er von Heirat und einem Kind redet, das er haben will. Im Frühjahr reist er aus Amerika noch einmal zu Aysel - eher untypisch für einen, der mit der Welt und dem Leben abgeschlossen hat.

Es wäre nicht verwunderlich gewesen, so die Gutachter, die sich mit Jarrah befasst haben, wenn einer wie der nicht in der Verfassung gewesen wäre, den Auftrag durchzuführen. Viel zu labil, der Kerl. War es also wirklich Zufall, dass ausgerechnet Jarrahs Maschine als einzige in eine Wiese krachte und ihr Ziel nie erreichte?

Jarrah, im Libanon geboren, trank gern Alkohol, und genauso gern feierte er. „Einmal tranken wir so viel Bier, dass wir mit dem Fahrrad nicht mehr geradeaus fahren konnten“, sagt sein Cousin, der noch in Greifswald lebt. Ein „frischer, junger Mann sei das gewesen, völlig europäisch“, sagt seine ehemalige Vermieterin.

Wer also hat ihn umgedreht?

Ermittler vermuten, dass Abdulrahman al-M., ein Greifswalder Student der Zahnmedizin im 23. Semester, eine Rolle gespielt haben könnte. Der Mann, den Kommilitonen „Abu Mohammed“, Vater von Mohammed, nennen, ist ein Prediger und vielleicht noch mehr. Einer der Hamburger Beschuldigten hat ihm mal 6000 Mark zukommen lassen.

Jedenfalls wandelte sich Jarrah in Greifswald vom Disco-Gänger zum radikalen Muslim. Er wollte, dass seine Freundin ein Kopftuch trägt, und sogar ihre Hände sollte sie bedecken.

Der Student Jarrah bewirbt sich für Biochemie, wird zugelassen, aber da zieht es ihn schon nach Hamburg, wo er sich im Wintersemester 1997 als Flugzeugbauer einschreibt. Er studiert zügig. Dann aber verschwindet er mitten im Wintersemester 1999 von der Universität. Seinen Kommilitonen erzählt er, er wolle in Amerika weiterstudieren. Und auf einmal verschwindet Jarrah spurlos. Familienmitglieder vermuten, er sei in Pakistan oder Afghanistan.

Dann, im Juni 2000, reist er nach Amerika; in Venice (Florida) besucht er eine Flugschule. Und immer noch geht es hin und her: Jarrah legt sich ein Mobiltelefon zu, bestellt beim Pizza-Service, kauft sich einen roten Sportwagen - während er sich auf das Attentat gegen alles Gottlose, Dekadente, Westliche vorbereitet.

Vermutlich hat Ziad Jarrah immer wieder überlegt abzuspringen. Doch das Netz war dicht; es trug die Schwachen, und es hielt die Aufmüpfigen fest.

In Jarrahs Aufzeichnungen, die nach dem 11. September gefunden wurden, steht: „Ich bin zu euch gekommen mit Männern, die den Tod lieben, genauso wie ihr das Leben liebt. Aber die Ungläubigen, die werden getötet.“

DIE PANNEN

Wer hatte Kontakte zu wem?

Wer wusste was?

Die 19 Täter sind tot. Es geht für die Fahnder heute auch darum, das Netzwerk des Terrors offen zu legen, um mögliche künftige Anschläge abwehren zu können. Darum beschlagnahmen sie bei ihren Durchsuchungen alles, was ihnen noch mehr Durchblick verschaffen könnte. Fingerabdrücke werden genommen, DNS-Spuren gesichert; Mobiltelefone, Computer, Akten stapeln sich in den Asservatenkammern der Polizei. Und in den Moscheen raunen sie sich zu: „Waren sie auch schon bei dir?“ Der syrische Geschäftsmann Mamoun Darkazanli etwa ist Dokumente, Laptop und Mobiltelefon erst einmal los.

Die deutschen Fahnder wissen, dass jeder Erfolg, den sie haben, zugleich zum Misserfolg umgedeutet werden kann. Denn alles, was sie finden, könnte benutzt werden in dem seltsamen Spiel, das die Kollegen in Amerika spielen.

Die haben früh eine Art „Schwarzer Peter“ begonnen. Wie es denn sein könne, fragten US-Offizielle, dass man in Deutschland überhaupt nichts bemerkt habe. Bis heute können die Amerikaner nicht begreifen, dass nach deutschem Recht Zeugen nicht einfach verhaftet werden dürfen. So heftig wurden die Sticheleien, dass die deutsche Botschaft in Washington eilig nach Berlin kabelte, man möge doch bitte mit den amerikanischen Journalisten reden, denn da braue sich etwas zusammen.

Doch als die Ermittlungen dann zu Mamoun Darkazanli führten, den die CIA schon lange als Statthalter Bin Ladens in Hamburg verdächtigt, wurde der Ton erst wirklich eisig.

Bedrohlich für die transatlantischen Beziehungen hätte beispielsweise eine Geschichte werden können, die CIA-Beamte mit verschwörerischer Miene unter die Leute brachten: Schon ein Jahr vor den Anschlägen habe man die Verfassungsschutzbehörden in Deutschland massiv gedrängt, sich der al-Qaida-Verbindungen in Hamburg anzunehmen. Es ging vor allem um Darkazanli.

Und dann war Innenminister Otto Schily zu Besuch bei dem amerikanischen Justizminister John Ashcroft und stand wie versteinert da, als Ashcroft Hamburg als „zentrale Basis“ der Terroristen bezeichnete. Hamburg sei „nicht der einzige Punkt“, sagte Schily tapfer.

Wahr ist: Fehler und Schwächen hat es hier wie dort gegeben.

In Hamburg etwa lagen tatsächlich einzelne Hinweise auf Mitglieder der späteren Terroristengruppe vor. Bahaji war gleich mehrfach wegen seiner radikal-islamischen Einstellung aufgefallen. Auch Hinweise auf die Marienstraße in Harburg gab es. Aber es gibt halt auch in den Behörden Personalnot, und wenn wie damals im Hamburger Landesamt für Verfassungsschutz eine einsame Auswerterin den Überblick über alle radikalen Ausländer der Stadt behalten soll, verschwinden auch die wirklich Gefährlichen schon mal im Nirwana der Festplatten. „Sehen, aber nicht erkennen“, nennen Verfassungsschützer dieses Phänomen.

Und dann, es war vier Tage nach dem Attentat, nahmen die Deutschen den Marokkaner Hassan R. fest, einen mutmaßlichen Kontaktmann einiger Terroristen, der am Hamburger Flughafen für die Firma Ground Stars Flugzeuge be- und entlud. Für einen Haftbefehl reichte es nicht, noch am selben Tag kam R. wieder frei.

Doch die Fahnder hatten bei ihren Durchsuchungen einen Stapel Videos übersehen, in denen zum „Heiligen Krieg“ aufgerufen wird; und R.s Kontakte waren wohl auch nicht so harmlos, auch wenn er betont, „dass ich all die Leute nur flüchtig aus der Moschee kenne“. Jetzt läuft ein Ermittlungsverfahren gegen ihn wegen Verdachts auf Mitgliedschaft in einer terroristischen Vereinigung.

Andererseits: Die Amerikaner sind durchaus selbstgerecht. Es geht nicht nur um Polizeiarbeit, es geht auch um Politik. Zum ersten Mal in der Geschichte der Nato gilt der Bündnisfall; wer seine Partner so in die Pflicht nimmt, darf keine eigenen Fehler gemacht haben.

Doch nichts haben die Amerikaner, vorher, über die Attentäter in Erfahrung gebracht, obwohl die ein ganzes Jahr in den USA zubrachten. Dabei haben beispielsweise die Tricksereien mit Dokumenten auch in Amerika funktioniert.

In der vergangenen Woche gestand in einem Bezirksgericht in Virginia eine illegale Einwandererin aus El Salvador, einer der Attentäter habe ihr 100 Dollar dafür gezahlt, dass er sich bei ihr anmelden durfte. Die Adresse brauchte Ahmed Alghamdi, der mit Shehhi im United-Airlines-Flug 175 saß, um sich einen Führerschein zu beschaffen.

Aber das ist Kleinkram gegen das, was in Minnesota schief ging.

Am 16. August, 26 Tage vor dem Attentat, verhaftete die US-Polizei dort Zacarias Moussaoui, 33, wegen Verstoßes gegen die Einreisebestimmungen; ein Fluglehrer hatte den Mann aus London angeschwärzt.

Der Befehl zum Absetzen muss Ende August, Anfang September auch die Hamburger erreicht haben.

US-Justizminister Ashcroft, Innenminister Schily (am 23. Oktober), Terrorhelfer Moussaoui, Verdächtiger Budiman

Es gab FBI-Leute, die dringend darum baten, den Berg bei Moussaoui beschlagnahmter Papiere und den sichergestellten Computer eilig zu untersuchen. Doch die Chefs im Hauptquartier winkten ab; da hätten sie wirklich Wichtigeres zu tun.

Und natürlich sind da Leute wie FBI-Direktor Robert Mueller, die jetzt behaupten, Moussaoui habe „wenig, wenn überhaupt etwas“ mit den Anschlägen zu tun. Doch das ist Taktik. Oder Scham. Denn allen Eingeweihten ist klar: So nah wie mit der Festnahme Moussaouis waren die Behörden einer Enttarnung des Terrornetzes nie gewesen.

Moussaoui, das zeigte sich nach dem 11. September schnell, war möglicherweise jener Mann, nach dem heute alle fieberhaft suchen. Dass drei Flugzeuge mit je fünf Terroristen besetzt wurden und eines nur mit vier, lässt darauf schließen, dass einer von 20 irgendwo hängen geblieben war.

Moussaoui? Weil er im Knast saß?

Er selbst schrieb aus dem Gefängnis an seine Mutter: „Mach dir um die amerikanische Angelegenheit keine Sorgen. Ich habe nichts gemacht, und das werde ich mit der Zeit auch beweisen, so Gott will.“

Aber dieser Mann, auch das steht nun fest, muss Kontakte zur Hamburger Gruppe gehabt haben. Eine der vier deutschen Telefonnummern, die er bei sich hatte, gehörte zu jener Wohnung, in der Ramzi Binalshibh gemeldet war. Und mindestens zweimal waren an Moussaoui große Summen von den Reisebanken in den Düsseldorfer und Hamburger Hauptbahnhöfen nach Norman in Oklahoma überwiesen worden: 23 571,59 Mark waren es am 1. August 2001, noch einmal 9487,80 Mark zwei Tage später.

Der Einzahler ist bis heute nicht identifiziert; sein Name war eine Erfindung, der Pass gefälscht. Aber für diesen Schattenmann, das ist sicher, waren jeweils Stunden vor den Überweisungen, große Dollarsummen aus den Emiraten eingegangen. Das waren, so vermuten die Fahnder, letzte Gelder für die Attentäter.

DIE MÄNNER IM DUNKELN

Die Todespiloten waren noch keine Krieger des Dschihad, als sie nach Deutschland kamen. Erst später, da sind sich die Ermittler sicher, hatten sie ihr „Erweckungserlebnis“.

Immer noch könnte es also irgendwo jenen Mister X geben, der die 19 Terroristen losschickte, gleichsam an Strippen in den Tod führte. Es könnte auch sein, dass es ein Geflecht von mehreren Männern gab.

Welche Rolle spielen also Leute wie Darkazanli und Zammar?

Darkazanli könnte, glauben Fahnder, im Bin-Laden-Netzwerk eine wichtige Aufgabe als Mann des Geldes gehabt haben - er ist ein intelligenter, anpassungsfähiger Typ.

Der Kaufmann ist im Umgang mit diversen Kulturen vertraut und wandlungsfähig. Darkazanli, 43, in Damaskus geboren, ist seit 1990 deutscher Staatsbürger und zugleich ein Vertrauter des Bin-Laden-Manns Mamduh Salim, der in Amerika im Gefängnis sitzt, weil er Attentate geplant haben soll.

Jedenfalls ist dieser Darkazanli, nach eigener Auskunft seit gemeinsamen Moscheebesuchen mit Atta und Kollegen einfach nur bekannt, ein Mann, der bei Bedarf mit Bart und Kaftan auftritt, dann wieder als westlicher Geschäftsmann, glatt rasiert, in Anzug oder Freizeitkleidung. Er spricht perfekt Deutsch, ist kontrolliert und hat schon Ermittlungsverfahren überstanden, ohne dass etwas haften geblieben wäre; der Frankfurter Generalstaatsanwalt scheiterte etwa bei dem Versuch, Darkazanli Geldwäsche nachzuweisen. Nun läuft gegen ihn, der noch immer in Hamburg ist, ein Verfahren wegen des Verdachts auf Mitgliedschaft in einer terroristischen Vereinigung.

Und Zammar, das war nach dem Stand der Ermittlungen der Dschihad-Krieger - einer, der in Afghanistan und anderswo gekämpft aben soll, 1,95 Meter groß, 140 Kilo schwer. Der Mann fürs Handwerk.

„Wer sind die größten Terroristen? Die so genannte zivilisierte Welt“, sagt dieser Krieger kurz nach den Anschlägen, türkischen Tee in einer Hamburger Moschee trinkend. „Wer hat die Atombombe erfunden? Die Amerikaner“, ruft er dann. Viele in der Moschee machen um ihn einen Bogen, denn der Rambo Allahs steht am Rand und spricht nur mit Auserwählten. Zwei junge Männer, die Jeans und modische Turnschuhe tragen, lässt er seine Befehle ausführen.

Verdächtiger Zammar

Mutmaßlicher Terrorhelfer Darkazanli, Flüchtiger Essabar

Die zentral gesteuerte Flucht der Bin-Laden-Leute vor den Anschlägen gilt US-Geheimdiensten als zentraler Beweis.

Wenn in den vergangenen Jahren irgendwo in Europa Mudschahidin-Kämpfer verhaftet wurden, führte die Spur immer mal wieder zu Zammar: Einige der jungen Krieger hatten seine Hamburger Anschrift und seine Telefonnummer dabei. In Said Bahajis Wohnung fanden sich Bücher über den Dschihad - mit einer Widmung Zammars. Und die ebenfalls beschlagnahmten 94 Kopien eines Aufrufs Bin Ladens zum Kampf gegen die Ungläubigen, das gestand Zammar gern ein, hat er fotokopiert.

Er könnte ein Vorbild, ein Held für die jungen Attentäter und ihre Freunde gewesen sein. War dieser Zammar, Trauzeuge des Helfers Said Bahaji, auch eine jener Figuren, welche die Hamburger für den „Heiligen Krieg“ begeisterten?

DIE FLUCHT

Es waren ein paar Wochen bis zu den Anschlägen. Es wurde gefährlich. Da rief Osama Bin Laden seine Getreuen und all die Unterstützer zurück nach Afghanistan.

So jedenfalls steht es in einer streng geheimen Beweismittelsammlung, die das Weiße Haus den Regierungen der Nato-Staaten vorgelegt hat, um sie von der Schuld der al-Qaida-Organisation zu überzeugen. Die zentral gesteuerte Flucht vor dem großen Schlag gilt den US-Geheimdiensten als ein bedeutender Beleg.

Der Befehl zum Absetzen muss Ende August, Anfang September auch die Hamburger erreicht haben: Said Bahaji besteigt am 3. September am Hamburger Flughafen den Turkish-Airlines-Flug 1056 nach Istanbul und fliegt von dort weiter nach Pakistan. Die Nacht verbringt er im Embassy-Hotel in Karatschi, 50 Mark zahlen Bahaji und zwei Begleiter für die Nacht. Eine letzte Spur führt nach Quetta, 60 Kilometer von der afghanischen Grenze entfernt.

Dann ist Schluss. Bahaji ist untergetaucht. Und inzwischen scheint festzustehen, dass er sich Bin Ladens Kämpfern in Afghanistan angeschlossen hat; zwei Männer, die nach Hamburg zurückgekehrt sind, wollen ihn in einem Lager bei Kabul erkannt haben. Bahaji wird jetzt wie die anderen Bin-Laden-Getreuen um sein Leben kämpfen müssen.

Binalshibh nutzt noch einmal seinen alten Namen und bucht sich sechs Tage vor dem Anschlag als Ramzi Omar einen Lufthansa-Flug von Düsseldorf nach Madrid. Den für den 19. September geplanten Rückflug tritt er nicht an. In seiner letzten Wohnung liegt ein Brief von der GEZ; Binalshibh aber bleibt verschwunden.

So ist es auch mit Essabar. Der Marokkaner, heute 24, hatte am 12. Dezember 2000 und am 28. Januar 2001 versucht, ein Visum für die USA zu bekommen. Auch er könnte also als 20. Mann eingeplant gewesen sein. Doch ihn ließen die Amerikaner nicht ins Land. Auf der Liste der meist gesuchten Personen des Bundeskriminalamts steht Essabar ganz oben. Ende August soll er zuletzt in Hamburg gesehen worden sein. Spuren? Keine.

Als letzter verschwand Zammar. Er soll in Marokko sein, nicht geflohen, nur verreist. Er hat angekündigt, dass er zurückkommen will. Man wird sehen.

Unter Verdacht war Zammar schon öfter, aber nie ist etwas passiert. Hat er geahnt, dass es diesmal eng werden könnte?

DER TOD UND DER SIEG

Mohammed Atta bleibt bis zum 31. März an der Universität eingeschrieben, aber er besucht seit Sommer 1999 keine Veranstaltungen mehr. Ein Bekannter, ein türkischer Journalist, sieht ihn mehrfach in einem türkischen Café in Harburg, oft zusammen mit Shehhi. Häufig besucht Atta auch die al-Kuds-Moschee, oft zusammen mit Kommilitonen. Manchmal ist die Zeit zwischen den Gebeten so kurz, dass sie in der Nähe schnell einen Tee trinken.

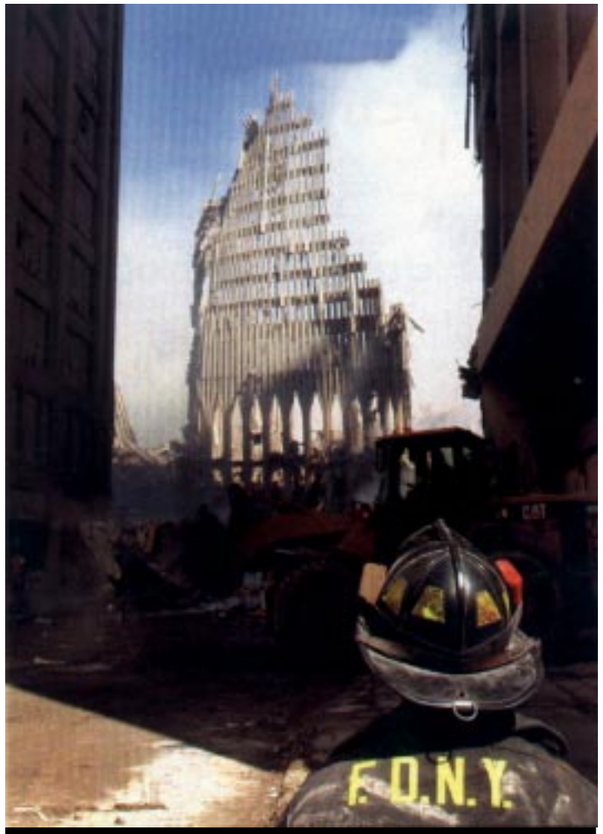
Schon am 3. Juni fliegt Atta nach Florida, mit einem Besuchervisum, aber noch einige Male kehrt er nach Europa zurück.

Am 9. Juli mietet er in Madrid ein Auto. Und gibt es acht Tage später in Barajas zurück: mit fast 2000 Kilometern auf dem Tacho. Ein Rätsel, bis vergangene Woche.

Denn in Spanien hoben Fahnder jetzt eine weitere mutmaßliche al-Qaida-Zelle aus und nahmen acht Leute fest. Einer von ihnen sagte in einem abgehörten Telefonat: „Im Unterricht sind wir in das Feld der Luftfahrt vorgedrungen und haben sogar dem Vogel den Hals abgeschnitten.“ Und wieder gibt es Querverbindungen: In Hamburg fand sich die Telefonnummer des in Spanien festgenommenen Abu Dahda (Kampfname), den die dortigen Ermittler für den Anführer der spanischen Zelle halten. Die Fahnder sind überzeugt, dass Dahda auch mit dem Deutsch-Syrer Darkazanli Kontakt hatte, ebenso wie mit Said Bahaji und Ramzi Binalshibh.

Atta jedenfalls reiste damals weiter; zwischen dem 8. und dem 11. April 2000 soll er in Prag einen irakischen Agenten getroffen haben. Dieser Teil der Geschichte ist bis heute völlig ungeklärt.

Dann geht er endgültig nach Amerika.



Stahlskelett des World Trade Center, Feuerwehrmann in New York

Der vorletzte, der elfte Schritt in der psychologischen Schulung der Terroristen ist die Formation der Zelle, der Kleingruppe. Gruppendruck entsteht, Gruppenkontrolle, Gruppensolidarität.

Der zwölfte Schritt ist die Wiederholung alles Gelernten. „Erinnere dich an dein Gepäck, die Kleidung, das Messer und die Dinge, die du brauchst, an dein Ausweisdokument, deinen Reisepass, deine Papiere“, steht in dem Leitfaden, jener Anleitung zum Massenmord (SPIEGEL 40/2001), die in Attas Fluggepäck gefunden wurde. Und: „Binde deine Schuhe sehr eng zu und trage Socken, so dass die Schuhe eng an deinen Füßen sitzen. Dies versteht sich alles von selbst, und Gott wird dich schützen.“

Atta gehörte zur Kernmannschaft der al-Qaida Deutschland; er war derjenige, der die anderen beisammen hielt, der sie trieb. Bis zu jenem 11. September.

An dem Jarrah den United-Airlines-Flug 093 besteigt, der es nicht in sein Ziel schafft.

Und Shehhi, Sitzplatz 6 c, den United-Airlines-Flug 175, den er in den Nordturm des World Trade Center steuert.

Und Atta, Sitzplatz 8 d, den American-Airlines-Flug 011, der den Südturm einstürzen lässt.

Das alles haben die Fahnder zusammengetragen über die Terroristen aus Hamburg und ihren Anführer Atta, den Stadtplaner, der die Stadt aller Städte zerstören wollte. Sie haben begriffen, wie die Gruppe dachte und hasste, wie sie funktionierte und wer ihr half.

Und darum haben sie Angst bekommen. Früher, das haben die Ermittler herausgefunden, war Europa für die Terroristen der Organisationen Osama Bin Ladens nur eine Ruhezone, ein Stützpunkt, von dem aus sie in den Krieg zogen. Heute ist auch Europa nicht mehr sicher.

Als die Ermittler begannen, gingen sie noch davon aus, dass es sich bei den Terroristen um eine kleine abgeschottete Zelle handelte, örtlich begrenzt und mit wenigen Unterstützern.

Auch das war früher.

Heute glauben die Fahnder an ein europaweites Netz, das in einem losen Verbund von Zellen arbeitet. Wer welcher islamistischen Organisation angehört, ist längst nicht mehr wichtig. Die Klammer ist nicht die Ideologie oder der Islam; die Klammer ist religiöser Wahn, verbunden mit dem Hass auf Amerika und Israel.

In Italien stießen Fahnder auf die „Varese-Gruppe“, die offenbar einen Giftgas-Anschlag plante. Sie war eng vernetzt mit der Frankfurter Meliani-Truppe, gegen die die Bundesanwaltschaft noch in diesem Jahr Anklage erheben wird, weil sie einen Bombenanschlag in Straßburg vorbereitet haben soll.

In Rotterdam wurden vier Männer verhaftet, die Anschläge auf amerikanische Einrichtungen in Paris geplant hatten.

Und in Großbritannien, Europas Hochburg der Extremisten, beginnt die Polizei erst jetzt damit, Fundamentalisten wie jenem Abu Qutada das Leben zu erschweren, der zum Kampf gegen die Ungläubigen aufruft.

Nach Erkenntnissen der CIA gibt es weltweit sechs bis sieben Millionen radikale Muslime, die mit den Ideen Osama Bin Ladens sympathisieren, darunter 120 000, die bereit sind zum Kampf. Dass es im Fall World Trade Center einen direkten Befehl Bin Ladens gegeben habe, bezweifeln inzwischen selbst die Amerikaner; Befehle des Meisters braucht es nicht. Viele der Terroristen waren bei Bin Laden im Trainingslager; sie wissen, was das Ziel ist. Was werden sie tun, wenn Bin Laden stirbt?

Tausende sind nach der Ausbildung nach Europa gekommen. In jedem neuen Land, das sie aufsuchen, können sie eine neue Identität annehmen.

Unterstützer?

Haben sie. Überall.

Angst?

Haben sie nicht. „Der Himmel lächelt, mein junger Sohn“, so stand es in Attas Leitfaden, „denn du marschierst zum Himmel.“

KLAUS BRINKBÄUMER, DOMINIK CZIESCHE, GEORG MASCOLO, CORDULA MEYER, ANDREAS ULRICH

World Trade Center (1998), Einschlag der American Airlines 11 in den Nordturm

TERROR (II): Am 11. September wurden New York und die Welt von einem Attentat getroffen, wie es vorher keines gab. Seitdem ermitteln Tausende Polizisten und Geheimdienst-leute weltweit, wie die Anschläge auf das World Trade Center und das Pentagon geplant und durchgeführt wurden. In einer vierteiligen Serie beschreibt der SPIEGEL die Ermittlungsergebnisse der Behörden und die monatelange Vorbereitung des Angriffs in den USA. SPIEGEL-Recherchen unter Bekannten der Täter, bei Sicherheitsbehörden und Überlebenden aus den beiden Türmen des Wold Trade Center machen es möglich, den Ablauf des Massenmords an über 4000 Menschen aus 62 Ländern minutiös zu rekonstruieren.

Das Protokoll des Irrsinns

Was wirklich geschah beim Angriff auf Amerika

NEW JERSEY, 11. SEPTEMBER, 4.40 UHR

Jan Demczur braucht keinen Wecker. Er muss raus, denn er hat einen Plan. Der Tag, der Monat, das Jahr, sein Leben sind aufgeteilt in Flächen, in Glasflächen. Demczur arbeitet sich seit zehn Jahren als Fensterputzer durch das World Trade Center. Er macht es sauber, immer wieder von vorn, auch am Wochenende, unaufhörlich. Das sieht sein Plan vor. Demczur hat einen weiten Weg hinter sich, und er ist noch nicht am Ziel. Irgendwann will er ein richtiger Amerikaner sein. Deshalb muss er früh raus.

Jan Demczur ist 48 Jahre alt, er hat einen polnischen Akzent, ein polnisches Gesicht und ein amerikanisches Haus, das ihm zur Hälfte gehört. Er hat zwei Töchter und eine Frau, die noch schlafen. Natürlich schlafen sie noch. Es ist Dienstag, er wird im 48. Stock anfangen. Wie immer am Dienstag. Er hat Monatspläne, Wochenpläne und Tagespläne, die er sich selbst ausarbeitet. Sie geben ihm die Glasfläche, er entwickelt den Plan. Er macht das jetzt schon zehn Jahre lang, er verschwendet keine Zeit mehr.

Demczur geht leise ins Badezimmer, er rasiert sich. Dann zieht er sich an. Er trägt eine Krawatte, wenn er zur Arbeit geht. Er findet, dass sich das gehört, er arbeitet im berühmtesten Haus der Welt, zusammen mit Geschäftsleuten. Der US Highway 78 dort draußen summt bereits, aber jetzt, kurz vor fünf, hört man Pausen zwischen den einzelnen Autos, die auf den Holland-Tunnel zurollen und aus ihm hinaus. Noch 20 Minuten, dann verschwinden die Pausen in einem Geräuschbrei. Demczurs kleines Haus steht nur drei Straßen von der Autobahn entfernt. Es ist laut, aber es gibt einen Baum vor dem Fenster.

Um 5.20 Uhr zieht Demczur die Wohnungstür hinter sich zu. Niemand hat irgendetwas von ihm gehört. Alle schlafen.

PORTLAND, CIRCA 5 UHR

Das Geräusch kleiner Flugzeuge begleitet Mohammed Attas letztes Erwachen in einem Hotel, 160 Kilometer nordöstlich von Boston, 450 Kilometer nördlich von New York. Seit fünf Uhr surren Cessnas und Pipers um die zwei Rollfelder des Flugplatzes von Portland.

Attas Nichtraucherzimmer im „Comfort Inn“-Motel ist eingerichtet mit pseudo-andalusischem Stilmobiliar, dunklen Kommoden und üppigen Nachttischen, die Bettpfosten wie gedrechselt, Sessel und Decken sommerlich bunt.

Zur Tür hin geht es rechts zu Toilette und Badewanne, links ist ein Waschtisch eingelassen, über der Nische flimmert giftiges Neonlicht. Verlasse die Wohnung nicht, bevor du gewaschen und sauber bist, denn die Engel werden dir vergeben, wenn du sauber bist. Das sagt die Attentäterfibel, die man später in einer Reisetasche Attas finden wird.

Hält sich Atta an die Gebote der Fibel, dann rasiert er sich an diesem Morgen, schöpft sich Wasser ins Gesicht, säubert sich zum letzten Mal. Wickelt er auch die Motelseife aus dem blassbraunen Wachs-

papier? Benutzt er die flachen Stücke, 28,3 Gramm schwer, das eine gedacht fürs Gesicht, das andere beschriftet mit „Deodorant“? Riecht Mohammed Atta am Tag seines Selbstmords fruchtig nach dem „Botanical Shampoo“ der Comfort-Inn-Kette? Airport den großen Kreisverkehr zur Bundesstraße 1A genommen, ließen Autoverkaufshallen, Möbelhäuser, Waschanlagen links und rechts liegen, Dunkin' Donuts, Wendy's, viele Cash&Carry-Märkte: Amerika zog an ihnen vorbei wie ein einziger Supermarkt. Zwei Stunden dauerte die Tour auf den sechs bis acht Spuren der Interstate 95 durch Massachusetts, New Hampshire, hinein ins südliche Maine. Der Nissan schwamm im Strom des ruhigen Verkehrs, ein gemächliches Fahren, sie überquerten die Piscataqua-Brücke auf ungefähr halber Strecke und erreichten Süd-Portland kurz nach fünf Uhr. Im Comfort Inn, Maine Mall Road 90, meldeten sich Atta und Umari um 17.43 Uhr an. Weil sie am nächsten Morgen sehr früh abreisen würden, zahlten sie im Voraus 149 Dollar Zimmermiete, dann begann ihr letzter Abend.

Sie verbrachten ihn wie Leute, die ein langes Leben vor sich und viel Zeit totzuschlagen haben. Im Auto fuhren sie auf den Hauptstraßen herum, rechts und links bläulich schimmernde Supermärkte, Hamburger-Drive-Thrus und Autohäuser. Zwischen 20 und 21 Uhr wurden sie bei Pizza-Hut an der Maine Mall Road 415 gesehen. Fast Food war ihr letztes Abendmahl.

Um 20.31 Uhr machte die Kamera im Fast-Green-Geldautomaten auf dem Parkplatz von „Uno's Chicago Bar & Grill“ Bilder von den beiden: Umari ist im Vordergrund zu sehen, er zieht Grimassen, schneidet ein Gesicht gespielter Ratlosigkeit, dann lacht er breit und gut amüsiert.

Atta steht hinter ihm, ein kleiner Mann mit flächigem, immer gelangweiltem Gesicht, auf den Videobildern grau verwaschen. Beide werden gefilmt durch einen Spiegelstreifen über dem Bedienfeld des Automaten. Sie sehen aus wie zwei Kumpel, die an einem Samstagabend das Geld für ihre Sauftour ziehen: Jedermänner, Durchschnittstypen, höchstens kleine Ganoven.

Im Wal-Mart von Scarborough, südlich von Portland, Payne Road 451, machte Atta seinen letzten Einkauf zwischen 21.22 und 21.39 Uhr. Kameras zeigen ihn beim Hinein- und Hinausgehen an den Glastüren des Supermarkts, er trägt ein schwarzweißes Poloshirt, beim Verlassen hat er eine Plastiktüte in der Hand.

Danach erfasst sie in dieser Nacht keine Sicherheitskamera mehr, kein Augenzeuge sieht sie. Sie kehren ins Comfort Inn zurück, irgendwann. Ein abnehmender Mond geht auf in sternklarer Nacht um 22.36 Uhr.

Am Abend bevor du deine Tat verübst: Rasiere das gesamte überschüssige Haar von deinem Körper, parfümiere deinen Körper. Rezitiere die Verse über Vergebung. Entsinne dich, dass du in dieser Nacht zuhören und gehorsam sein sollst, denn du wirst mit einer ernsten Situation konfrontiert werden. Stehe in der Nacht auf und bete für den Sieg, dann wird Gott alles leicht machen und dich beschützen. Um fünf Uhr ist die Nacht vorbei. Der 11. September ist da.

Fünfzig Minuten braucht das Propellerflugzeug bis Boston, der Flug verläuft reibungslos, es gibt in Plastik eingeschweißte Sandwiches, Kaffee und Limonaden. Touristen könnten Atta und Umari sein, Handelsvertreter, Sportfunktionäre. Ihre Tarnung ist gut. Sie spielen, seit Jahren schon, mit den Masken der Angepassten, der säkularen Muslime. Atta trägt ein leuchtend blaues Hemd mit halben Ärmeln, Umaris Hemd ist beige, ihre Schultertaschen sind mittelgroß, ihre Haare normal kurz, keine Bärte, kein Schmuck.

Sobald du das Flugzeug betrittst und dich auf deinen Sitz setzt, entsinne dich dessen, was dir zu einem früheren Zeitpunkt gesagt wurde. Gott sagt, dass du, wenn du durch einige Ungläubige umgeben bist, still sitzen und dich entsinnen sollst, dass Gott dir den Sieg auf Erden ermöglichen wird.

Atta und Umari haben eine Verabredung mit Gott. Seit Jahren schon. Die Ausbildung war hart und fordernd. Nun ist es so weit. Es ist Dienstag, der 11. September. Zu spät, um sie noch aufzuhalten. In ein paar Minuten werden sie einsteigen in die Todesmaschine.

Wie konnten die Angreifer so lange unentdeckt leben im verhassten Land der Gottlosen, ausreisen, einreisen, bleiben? Wer gab ihnen Wohnungen? Wer machte sie zu Piloten? Was suchten sie in schmuddeligen Motels am Ende des Las-Vegas-Strips? Warum stritten sie kurz vor dem großen Tag der Tat in schmierigen Bars um Rechnungen kleiner als 50 Dollar? Was wären die Attentäter ohne die Passfälscher von Church Falls, Virginia? Und hätte Josh Strambaugh, Sheriff von Broward County, den ganzen Spuk verhindern können, damals, am 26. April 2001, als er Mohammed Atta ohne Führerschein in einem roten Pontiac anhielt?

„Der Himmel lächelt, mein Sohn. Öffne dein Herz, heiße den Tod willkommen.“

NEWARK, 3. JUNI 2000

15 Monate bevor Mohammed Atta die Boeing in den Nordturm des World Trade Center jagen wird, betritt er an einem warmen, sonnigen Samstag das erste Mal die Vereinigten Staaten; auf dem Flughafen von Newark, im US-Bundesstaat New Jersey. Mohammed Atta, 33, ist Ägypter, Sohn eines Rechtsanwalts aus Kairo, der ihn zum Judenhass erzogen hat. Das FBI geht davon aus, dass er vor seiner Ankunft in den Vereinigten Staaten einige Tage in Prag verbracht hat. Er soll dort einen irakischen Agenten getroffen haben.

Marwan al-Shehhi, der mutmaßliche Pilot der Maschine, die in den Südturm stürzen wird, ist am 29. Mai 2000 mit einer Sabena-Maschine aus den Vereinigten Arabischen Emiraten über Belgien in die USA eingereist. Wie Atta landet er in Newark. Wie Atta besitzt er ein HM1-Studentenvisum, das ihm den Besuch einer Flugschule erlaubt. Shehhi, 23, geboren in den Vereinigten Arabischen Emiraten als Sohn eines islamischen Predigers, kam als 18-Jähriger mit einem Militärstipendium nach Deutschland, lernte in Bonn am Goethe-Institut Deutsch, besuchte ein Studienkolleg, zog später nach Hamburg.

Am 27. Juni kommt auch Ziad Jarrah, der mutmaßliche Pilot des Flugzeugs, das in Pennsylvania abstürzen wird, in Atlanta an. Jarrah, 27, ist Libanese aus gutem Haus, ein Sonnyboy, der gern trinkt und fleißig studiert.

Jarrah besitzt auch ein Studentenvisum, und die Menschen, die ihm im kommenden Jahr begegnen, finden, dass er federnd durchs Leben geht. Wie einer, dem eine Last von den Schultern genommen wurde, wie einer, der sich nicht mehr fragen muss, was der Sinn des Lebens ist.

Die drei kennen sich aus Hamburg. Dort haben sie Deutsch gelernt, Elektrotechnik, Stadtplanung und Flugzeugbau studiert, dort sind sie zu fanatischen Muslimen geworden, dort ist in ihnen der Plan gereift,

mitzuwirken an etwas, was die Welt noch nicht gesehen hat. Wenn die Arbeit getan und alles gut verlaufen ist, werden sich alle die Hände reiben und sagen, dass dies eine Aktion im Namen Gottes war.

Vor ihrer Einreise in die USA haben die drei ihre Pässe in Deutschland als verloren gemeldet. Verdächtige Auslandsaufenthalte in „Schurkenstaaten“ sind nun aus ihren Pässen und aus ihrem Lebenslauf getilgt - das ist gut, denn die drei sind nicht in die USA gekommen, um den amerikanischen Traum zu träumen.

Wenig später nehmen die drei Kontakt zu Hani Hanjour auf, dem mutmaßlichen Piloten der Maschine, die ins Pentagon einschlagen wird. Der 27-Jährige stammt aus Saudi-Arabien und war bereits 1991 das erste Mal in den USA.

15 Monate vor dem Angriff auf die USA sind die wichtigsten Mitglieder der vier Terrorteams in den Vereinigten Staaten angekommen, die vier Piloten und Anführer. Atta, Jarrah und Shehhi bleiben an der Ostküste, in Miami. Hanjour verbringt das kommende Jahr vor allem im Westen des Landes, in Kalifornien und Arizona. Die Aufgabe, die sie in den kommenden Monaten lösen müssen, lautet: Lernt, ein Flugzeug zu fliegen.

VENICE, FLORIDA, AUGUST BIS DEZEMBER 2000

Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi parken ihren Wagen auf dem Rasen der Flugschule Huffman International. Vor ihnen liegt das flache, einstöckige Gebäude, in der Mitte die Rezeption, links die Büros der Fluglehrer, rechts führt ein schmaler Gang ins „Cockpit Café“. Es riecht hier immer noch nach Kaffee und Hamburgern. Durch die Fenster des Cafés können die Besucher den Übungsmaschinen beim Starten und Landen zuschauen. Niemanden wundert es an diesem August-Tag, dass sich zwei Männer mit arabisch klingenden Namen zum Flugunterricht anmelden. Das kommt hier häufig vor.

Die Ausbildung zum Piloten einer Verkehrsmaschine kostet rund 20 000 Mark, dauert ungefähr vier Monate und sichert vielen Flugschülern in ihren Heimatländern einen guten Arbeitsplatz. Nach bestandener Prüfung haben die Flugschüler rund 250 Stunden am Steuerknüppel eines Flugzeugs verbracht, sie sind in der Lage, einen Airbus zu fliegen oder eine Boeing. Rudi Dekkers, Fluglehrer und Besitzer der Huffman Flugschule, ist stolz darauf, dass die Vereinigten Staaten von Amerika die Piloten der Welt ausbilden.

Atta-Hotel in Portland

Terrorist Atta

Fast-Food-Restaurant in Portland

beschleunigen, nach 250 Metern am Steuer zu ziehen und mit der Maschine in die Luft zu steigen. Er lernt Linkskurven, Rechtskurven, hinabzugleiten und wieder zu landen. Atta schlägt sich durch das Symboldickicht der Flugkarten, übt das Navigieren, er lernt, wie sich ein Pilot mit Fluglotsen im Tower korrekt unterhält, wie er sich anmeldet und abmeldet, er lernt, einen Wetterbericht zu interpretieren, und er stellt sich bei all dem nicht blöd an.

Im Laufe der Ausbildung steigt Atta von der Cessna 152 um auf eine Piper Warrior und schließlich auf eine zweimotorige Maschine. Wie alle anderen Flugschüler bringt Atta sich die Theorie des Fliegens, verpackt in drei dicke Bücher, selbst bei.

Rudi Dekkers mag Atta nicht besonders. Atta läuft oft schlecht gelaunt zwischen den Flugzeugen herum und macht allen klar, dass er nicht hier ist, um Freundschaften zu schließen. Nach einer Weile geht Dekkers Attas mürrisches Gesicht auf die Nerven. Er nimmt Atta beiseite, rät ihm, seine Einstellung zu seinen Mitmenschen gehörig zu überdenken.

Im Oktober wechseln Atta und Shehhi für drei Wochen zur „Jones Aviation Flying Service“ in Sarasota, Florida. Wieder fallen sie unangenehm auf; Fluglehrer Tom Hammersley: „Atta wusste alles besser.“ Sie kehren zurück zu Huffman. Auch Anne Greaves findet Atta unsympathisch. Sie ist eine Flugschülerin und fliegt häufig mit ihm, und wenn sie mit ihm im Cockpit sitzt, möchte sie manchmal mit ihrer Hand vor Attas Gesicht wedeln, um ihn aus der beängstigenden Starre zu holen, in die er beim Fliegen verfällt. Atta erinnert sie an einen Roboter. Shehhi ist das genaue Gegenteil von Atta. Greaves vergleicht Shehhi mit einem tapsigen Bären, der immer lacht und Atta folgt wie dessen Leibwächter.

Zu Beginn ihrer Ausbildung wohnen Atta und Shehhi im Haus des Ehepaars Voss. Das Haus liegt am Rand der Stadt, und ihm ist anzusehen, dass Charles Voss und seine Frau Drucilla, genannt Dru, vom Leben vor allem eins erwarten: Frieden.

Vor ihrem Haus steht ein schneeweißer Brunnen aus Gips, am Fuß des Brunnens tanzen ein paar feiste Engelchen. Charles und Dru Voss sind stolz auf ihren Brunnen. Nachts beleuchten ihn Scheinwerfer. Hinter dem Brunnen liegt schneeweißer Kies, er zieht sich um die Front des Hauses wie eine Verteidigungslinie. Die Tür wird von weiteren Gipsfiguren geschützt. Auch sie sind weiß und werden beleuchtet.

Fast Food als letztes Abendmahl: Amerika zog an ihnen vorbei wie ein einziger Supermarkt

Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi bleiben nur kurz hier. Charles Voss ärgert sich über das überschwemmte Badezimmer und darüber, das seine Untermieter mit tropfnassen Haaren durchs Haus laufen. Nach einer Woche sagt er ihnen, dass es Zeit für sie sei, sich ein neues Zimmer zu suchen. Vier Monate nach Beginn ihrer Ausbildung erhalten Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi ihre Pilotenlizenzen.

Ebenfalls in Venice und zur selben Zeit hat Ziad Jarrah das Fliegen gelernt. Er beginnt seinen Unterricht im „Florida Flight Training Center“, einer Flugschule, genau so klein und unscheinbar wie die von Rudi Dekkers. Auch er lernt in einer Cessna 152.

Arne Kruithof, der Eigentümer des Florida Flight Training Centers, mag Jarrah. Kruithof hätte sich ohne Zögern von Jarrah fliegen lassen. Jarrah ist immer pünktlich, meist gut gelaunt, er hilft anderen, wenn sie Probleme haben; sind sie deprimiert, muntert er sie auf.

Seine Mitschüler fotografieren ihn. Jarrah, wie er lacht. Jarrah, wie er feiert und alle anderen ansteckt mit seiner Fröhlichkeit. Auf einem Gruppenbild steht er fast genau in der Mitte, als wäre er der Mann, um den sich alles dreht. Abends sitzen Flugschüler und Fluglehrer oft zusammen im „44th Squadron“, einer Bar gleich neben der Flugschule.

Kruithof glaubt, dass Piloten sich wohl fühlen müssen in der Gesellschaft anderer. Seinen Schülern hält er Vorträge über die Teamfähigkeit des modernen Piloten, über seine Vorbildfunktion, seine Selbstdisziplin und die Tatsache, dass herumliegende Bierdosen im Zimmer eines Flugschülers nicht akzeptabel seien.

An der Wand hinter seinem braunen durchgesessenen Sofa hat er ein Fax aufgehängt. Es stammt von einer europäischen Fluglinie, es ist nur eine Seite, aber es stellt viele Fragen. Ist der Kandidat zuverlässig? Ist er fähig, im Team zu arbeiten? Ist er selbstkritisch? Ist er durchsetzungsfähig? Was sind seine Schwächen?

Kruithof bekommt regelmäßig Anfragen

wie diese. Er ist nicht nur Fluglehrer, er ist auch ein Richter, der über seine Schüler urteilt, wenn sie sich bei einer Fluglinie um einen Posten im Cockpit bewerben. Über Ziad Jarrah hat Kruithof sein Urteil schnell getroffen: der perfekte Kandidat.

Jarrahs Mission in Amerika ist so schwierig wie die der anderen Verschwörer. Er muss in der Lage sein, über ein Jahr lang im Land des Feindes zu leben. Er muss bereit sein, dem Feind zu gehorchen, sich von ihm unterweisen zu lassen in all den Fertigkeiten, die er und die anderen Attentäter brauchen, um ihre Mission durchzuführen. Er muss bereit sein, den Feind kennen zu lernen, mit ihm zu feiern, zu lachen. Und ihn dann immer noch töten können.

Auch Jarrah besteht seine Flugprüfung ohne Probleme.

SCOTTSDALE, ARIZONA, AUGUST BIS DEZEMBER 2000

Hani Hanjour, dem mutmaßlichen Piloten der Maschine, die ins Pentagon stürzte, bereitet das Fliegenlernen größere Schwierigkeiten.

Hanjour lebt während seiner Flugausbildung in Scottsdale, im US-Bundesstaat Arizona, und besucht dort das CRM Airline-Trainings-Center. Die Schule hat einen hervorragenden Ruf.

Hanjour hat mit allem Probleme: mit den Starts, mit den Landungen, mit den Kurven. Er ist nervös und unkonzentriert. Nach drei Monaten intensiven Unterrichts besitzt er nicht einmal die Privatpilotenlizenz, die normal begabte Schüler nach vier bis sechs Wochen erhalten. Die Prüfung zum Verkehrspiloten schließlich besteht Hanjour nur dank sehr vieler Flugstunden und mit viel Glück.

Hanjour, ein zartgliedriger Saudi-Araber mit Dackelaugen und einem spärlichen Oberlippenbart, ist schon seit dem 3. Oktober 1991 in Amerika. Erst in Arizona, wo er an der Universität ein Sprachprogramm absolvierte. Anfang 1992 ging er nach Saudi-Arabien zurück, um im April 1996 erneut in die USA einzureisen - diesmal für immer. Die erste Zeit lebt er bei den Khalils, einer arabisch-amerikanischen Familie in Hollywood, Florida. Über ihren seltsamen Hausgast wissen die Khalils wenig - und ahnen nichts. Adnan Khalil arbeitet als Englischlehrer am örtlichen College, seine Ehefrau Susan, eine typische Mittelstandsamerikanerin, kümmert sich um den dreijährigen Sohn Adam.

Susan hilft dem verzweifelten Hanjour, der bei jeder Gelegenheit knallrot anläuft und kaum ein Wort Englisch spricht, seine Formulare für diverse Flugschulen auszufüllen. Adnan, jovial und heiter, kocht opulente arabische Menüs für Hanjour und ermuntert seinen Hausgast immer wieder, viel Fernsehen zu gucken, um sein Englisch aufzubessern. Was nichts nützt. Susan Khalil hat das Gefühl, als würde Hanjour in einem Schneckenhaus leben. Vor Amerika hat der angehende Pilot höllischen Respekt, und am deutlichsten ist seine Hilflosigkeit in der Gegenwart von Frauen.

Am ehesten entwickelt Hanjour noch ein Verhältnis zu Adam, dem dreijährigen Sohn der Khalils. Stundenlang spielt er mit dem Knaben, er bringt ihm arabische Worte bei, lässt ihn auf seinem Rücken reiten. Und so oft er kann, besucht er die Dar-Ulum-Moschee, 7050 Pines Boulevard, ein umgebauter Supermarkt, grau und unscheinbar. Susan Khalil, selbst gläubige Protestantin, staunt über die gusseiserne Frömmigkeit ihres Hausgastes. Zu ihrem Mann sagt sie: „Dieser Junge hat irgendein ernstes Problem - aber welches?“

OPA-LOCKA-FLUGHAFEN BEI MIAMI BEACH, 29. DEZEMBER 2000

Eine Woche nachdem Atta und Shehhi ihre Pilotenlizenzen erhalten haben, mieten sie im Norden Miamis, in Opa-Locka, für sechs Stunden einen Boeing-727-Simulator. Sie üben vor allem das Fliegen von Kurven. Starts und Landungen interessierten sie kaum. Gemessen an den 250 Flugstunden, die sie hinter sich gebracht haben, sind sie akzeptable Flugzeugführer. Nach allem, was bislang bekannt ist, sitzen Atta und Shehhi danach nie wieder in einem Boeing-Simulator.

So haben, ein dreiviertel Jahr vor dem Anschlag, die Attentäter die erste Aufgabe gelöst. Sie sind in der Lage, die Maschinen zu fliegen, bis zum Attentat werden sie nun immer wieder, in Florida, Georgia und Maryland, Flugzeuge mieten, um im Training zu bleiben.

Nun beginnt die nächste Phase des Unternehmens „Anschlag auf Amerika“: die Vorbereitung der Entführung, das unaufällige Warten auf den Tag X.

Sie sehen aus wie Kumpel, die an einem Samstagabend Geld für ihre Sauftour ziehen.

Die Finanzierung des rund eine Million Mark teuren Unternehmens steht bereits: Das Geld kommt, wie FBI und CIA herausgefunden haben, per Boten und Überweisungen vor allem aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, aber auch aus Ländern wie Bahrain; und es kommt in vielen kleinen Tranchen, um keinen Verdacht zu erregen. Am 4. Juli 2000 beispielsweise gehen auf dem Konto 573 000 259 772 bei der Suntrust Bank in Florida, das Atta und Shehhi eröffnet haben, knapp 10 000 Dollar ein. Absender ist ein gewisser Isam Mansur aus den Emiraten. Am 30. August kommen nochmals 19 985 Dollar, diesmal von „Mr. Ali“, am 18. September desselben Jahres 69 985 Dollar, nun von „Hani“. Insgesamt werden 116 500 Dollar allein auf dieses Konto von Atta und Shehhi geschoben.

Oder: Hamsa al-Ghamdi, einer der Terroristen an Bord der Maschine, die in den Südturm fliegt, eröffnet in Hollywood, Florida, ein Konto, auf das bisher unbekannte Helfer mal 3000 Dollar, mal nur 1000 einzahlen. Per Traveller-Scheck, ausgestellt in Bahrain. Oder über ein Konto bei der HSBC Bank in den Emiraten. Es gehört dem Piloten Shehhi, zwischen Juli 1999 und November gehen hier rund 100 000 Dollar ein, fast immer telegrafisch.

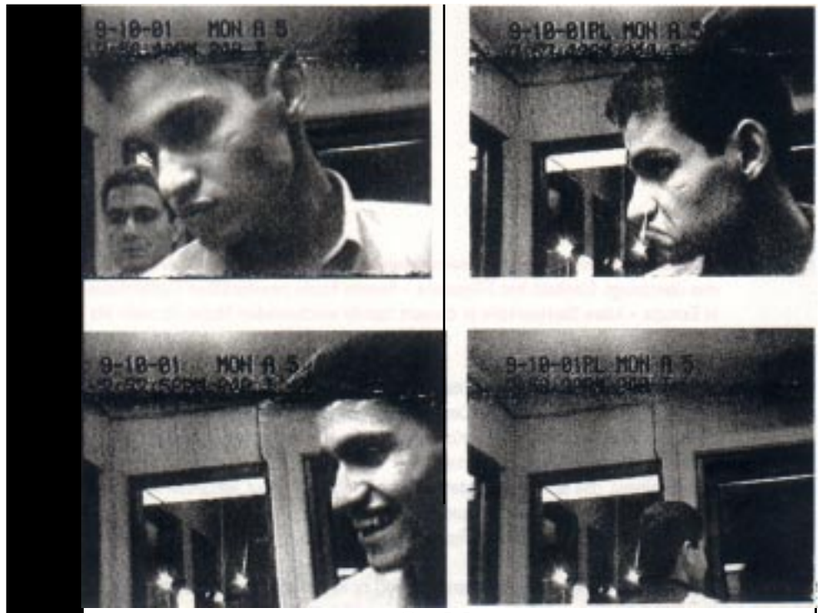
Kleine Summen. Verschiedene Konten. Verschiedene Absender. Nur keine Regelmäßigkeiten. Perfekt.

Für die Organisation des Alltags können die Chefs auf ihre „Logistiker“, wie sie das FBI nennt, zurückgreifen: Sie sollen sich um Wohnungen, Kleidung, Verpflegung kümmern. Es sind zwei Männer, die ebenfalls Piloten werden sollten - aber scheiterten: Chalid al-Midhar und Nawaf al-Hamsi.

Midhar, sehnig, agil und klein gewachsen, stammt höchstwahrscheinlich aus dem Jemen. Hamsi, kräftige Statur, kommt aus Saudi-Arabien. Hamsis Vater, Mohammed Salim al-Hamsi, besitzt in Mekka einen Supermarkt; er ist Hausbesitzer und wohlhabend genug, seinem Sohn eine unbeschwerte Zukunft bieten zu können.

Beide Männer sind schon seit dem 15. Januar 2000 in den Vereinigten Staaten. Zuvor waren sie in Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, wo sie sich mit Verbindungsleuten von Osama Bin Laden getroffen haben.

Die Kuala-Lumpur-Gruppe steht im Verdacht, im Jemen das Bombenattentat auf den Zerstörer USS „Cole“ organisiert zu



Attentäter Atta, Umari vor einem Geldautomaten in Portland (am 10. September)

haben. Von diesem Treffen existiert eine Videoaufzeichnung des malaysischen Geheimdienstes, die, über vielerlei Umwege, in die Hände des CIA gelangen und dafür sorgen wird, dass Midhar und Hamsi auf die „Watch List“ der Einwanderungsbehörden gesetzt werden. Dies geschieht allerdings viel zu spät, nämlich am 21. August 2001, 20 Monate nachdem Midhar und Hamsi bereits in den USA sind - und erst drei Wochen vor dem 11. September.

SAN DIEGO, DEZEMBER 2000

In den USA leben die beiden Logistiker im kalifornischen San Diego, in den hübschbescheidenen „Parkwood Apartments“, 26401 Mount Ada Road. Hamsis Rufnummer 858-279-5929 ist bis zum heutigen Tag eingetragen im Telefonbuch von San Diego. Die Parkwood Apartments liegen unweit des Commercial Strip von San Diego, und Midhar bewohnt ein Apartment im Erdgeschoss - so wie es das Attentäter-Handbuch der Qaida vorschreibt.

Diese Gebrauchsanleitung des Terrors im Namen Allahs, 180 Seiten dick, stellt auf der ersten Seite klar:

Nie in der Vergangenheit und nie in der Zukunft wurde und wird ein islamisches Reich durch friedliche Verhandlungen und durch die Zusammenarbeit von Gremien errichtet werden. Islamische Reiche werden errichtet durch den Stift und das Gewehr. Und durch das Wort und die Kugel. Und durch die Zunge und den Zahn.

Lektion 4 des Handbuchs erklärt in 22 Punkten, wie ein ordentliches Terroristen-Apartment aussehen sollte. Es darf nicht in der Nähe von Polizeistationen und Behörden liegen. Es darf nicht einsehbar sein für neugierige Nachbarn. Es muss Schlösser haben, die man auswechseln kann. Und es muss im Erdgeschoss liegen, um im Falle eines Überraschungsangriffs noch entkommen zu können. Den angehenden Terroristen wird außerdem empfohlen, ihrem Geschäft zu möglichst normalen Arbeitszeiten nachzugehen, um bei den Nachbarn keinen Verdacht zu erregen.

Was den Logistikern Midhar und Hamsi jedoch nicht ganz gelingen wird.

Zunächst machen sie sich in „Sorbi’s Flying Club“ verdächtig, weil sie unbedingt Fliegen lernen wollen, aber nicht das geringste Talent haben. Sie bieten Fluglehrer Richard Garza zusätzlich Geld, damit er sie für Düsenflugzeuge ausbildet. Garza lehnt ab, wird auch misstrauisch, meldet sich aber nicht bei CIA oder FBI.

Auch die Nachbarn in den Parkwood Apartments wundern sich über das Gebaren der beiden Araber. Monate nach ihrem Einzug haben Midhar und Hamsi immer noch keine Möbel, sie schlafen auf Matratzen; nie sieht man sie ohne Aktentaschen und Handy am Ohr, gelegentlich lassen sie sich von einer auffälligen Limousine abholen. Bevor jemand die Polizei alarmiert, wechseln Midhar und Hamsi die Wohnung.

Dass sie dann, entgegen der al-Qaida-Terroranweisungen, Unterschlupf im islamischen Milieu suchen, mag man als Hinweis auf ihre gestiegene Nervosität und Eile deuten.

Nachdem die Ausbildung der vier Todespiloten erfolgreich abgeschlossen ist, müssen die Logistiker Midhar und Hamsi vor allem die Ankunft der übrigen Terroristen vorbereiten. Das FBI hat die Terroristen in drei Gruppen eingeteilt: „Piloten“ - das sind Atta, Shehhi, Hanjour und Jarrah; „Logistiker“ wie Midhar und Hamsi; und schließlich die „Kämpfer“, Männer ohne besondere Talente - außer, dass sie in der Lage sein müssen, so viel Crew-Leute und Passagiere wie nötig umzubringen und möglichst Furcht erregend zu wirken, um alle übrigen Menschen an Bord in Schach zu halten.

Müssen diese Männer den ganzen, selbstmörderischen Plan kennen? Nein. Aus der Sicht der Anführer schiene es sogar sinnvoller, die Kämpfer an Bord im Glauben zu lassen, es gehe um eine ganz „normale“ Entführung. Je weniger Mitwisser, desto geringer die Gefahr, dass sich einer verquatscht oder die Nerven verliert angesichts seines bevorstehenden Todes.

DUBAI, MÄRZ 2001

Wer die zwölf Männer angeheuert hat, ob die vielen Reisen der beiden Piloten Atta und Shehhi, unter anderem nach Madrid, Prag und Amsterdam, dazu dienten, kampferprobte und mordbereite Männer persönlich zu rekrutieren, oder ob sie von Verbindungsleuten der Qaida gestellt wurden, weiß man noch nicht. Sicher aber ist, dass die Kämpfer in dem Zeitraum zwischen März und Juni 2001 einreisen. In kleinen Gruppen, von Dubai aus.

Die Kämpfer sind: Salim al-Hamsi, höchstwahrscheinlich ein Bruder des Logistikers Nawaf al-Hamsi, aus dem saudi-arabischen Mekka. Zusammen mit dem Piloten Hanjour und den Logistikern Midhar, Hamsi und Madschid Mukid wird er auf der Maschine sein, die um 9.40 Uhr ins Pentagon stürzt. Mukid ist der Sohn eines Beduinen-Stammesfürsten aus der Nähe von Riad und hat die Jura-Fakultät der König-Saud-Universität besucht.

Flugschule in Venice

Flugschüler Jarrah

Das Urteil des Fluglehrers über den Schüler: der perfekte Pilot.

Es kommen außerdem: Hamsa al-Ghamdi aus der Stadt Baljurschi in der saudiarabischen Provinz Baha, der einige Monate vor dem 11. September seine Familie ein letztes Mal anruft - sie sollen ihm seine Sünden vergeben und für ihn beten; und der Saudi-Araber Mohald al-Sch eri, der ein Semester lang an der Islamischen Universität in Abha studiert hat, dann nach Riad zog und schließlich nach Tschetschenien verschwand. Die beiden landen am 28. Ma i 2001 in Miami, sie kommen via London aus Dubai. Ahmed al-Ghamdi, ebenfalls aus Baljurschi, reist am 2. Mai 2001 über London und Washington D. C. ein.

Zusammen mit dem Saudi Fajis Ahmed werden sie, geführt von dem Piloten Shehhi, in den Südturm des WTC rasen.

An Bord der American Airlines 11, die Atta in den Nordturm fliegen wird, sind die Kämpfer: Satam al-Sukami aus den Vereinigten Arabischen Emiraten; die Brüder Walid und Wail al-Schari, Physiklehrer der ältere Wail, Student mit Psychoproblemen der jüngere Walid, beide aus der saudi-arabischen Stadt Chamis Muscheit und zwei von elf Söhnen eines erfolgreichen Geschäftsmanns; außerdem Abd al-Asis al-Umari, ebenfalls Saudi-Araber. Er reist als Letzter in die Vereinigten Staaten ein; wahrscheinlich unter falschem Namen und mit gestohlenem Pass.

Die Maschine, die mit 40 Minuten Verspätung abfliegen wird und später in Shankersville, Pennsylvania, zerschellen soll, hat drei Muskelmänner an Bord. Während Ziad Jarrah, gebürtiger Libanese, das Cockpit übernimmt, werden diese drei Männer mit den Passagieren einen Kampf auf Leben und Tod führen: Said al-Ghamdi, Ankunft in Orlando, Floria, am 27. Juni 2001 aus den Emiraten, Ahmed al-Hasnawi und Ahmed al-Nami. Über Nami ist am meisten bekannt: Der 23-Jährige, der am 28. Mai 2001 in Miami landet, brach im August 2000 zu einer Pilgerfahrt nach Mekka auf, seitdem wird er vermisst. Er habe sich, sagen seine Eltern, vor zweieinhalb Jahren zum frommen Eiferer gewandelt und sei sogar Imam, also Vorbeter, an der Moschee von Asir gewesen. Eine hohe Ehre für einen so jungen Mann.

Von den 19 Attentätern kommen 15 Männer aus Saudi-Arabien, die meisten sind Söhne wohlhabender Familien, Söhne von Supermarkt-Besitzern und Stammesfürsten.

Sie kommen aus dem konservativen Königreich, das die heiligen Stätten des Islam hütet und das gleichzeitig Tankstelle der westlichen Wirtschaft ist. Ein Fünftel aller amerikanischen Rohöleinfuhren stammen dorther, als Wortführer der Opec gewährleistet die saudi-arabische Regierung außerdem einen stabilen Preis.

Der regierende Saud-Clan hat geschäftliche Verflechtungen bis in die höchsten politischen Ränge der USA. Gleichzeitig investierte das Land Milliarden von Dollar in den islamischen Befreiungskampf auf der ganzen Welt. Ein Riss, der sich durch das ganze Land zieht, durch viele Familien. Die meisten Väter und Mütter der Soldaten hatten keine Ahnung, was ihre Söhne trieben.

Nirgends sonst konnten arabische Terroristen so leicht Einreise-Visa in die USA bekommen. „Visa an Terroristen auszustellen war meine Aufgabe“, sagt Michael Springman, ehemaliger Chef des US-Konsulats im saudi-arabischen Dschidda. In seiner Zeit ging es um Terroristen, die die CIA und Osama Bin Laden in aller Eintracht rekrutiert hatten und die in den USA für ihren Einsatz in Afghanistan ausgebildet wurden - gegen die Sowjets. Es wird den Terror-Rekruten nur zu recht sein - und gerecht vorkommen-, diese gute alte Tradition nun für ihre Zwecke genutzt zu haben.

FLORIDA, FRÜHJAHR UND SOMMER 2001

Logistik für 19 Männer, die nicht aussehen wie Durchschnittsamerikaner, die sich nicht alle verhalten wie Amerikaner, die aber nicht auffallen dürfen, ist eine schwierige Sache. Sie müssen schlafen, frühstücken, sie brauchen frische Socken, Führerscheine, sie müssen Durchfall kurieren und fünf Mal am Tag beten. Sie dürfen keine rote Ampel überfahren, keinen Blinddarmdurchbruch erleiden und in keine Schlägerei verwickelt werden.

Flugschule Huffmann International in Venice

Cessna-Schulflugzeug

Atta-Fluglehrer Dekkers

Die vier Anführer entwickeln, unterstützt von ihren Logistikern, eine möglichst verwirrende Choreografie des Wohnungswechsels, die nur ein Ziel hat: Unsichtbarkeit.

Erkennbar haben sie aus den Fehlern der Logistiker Midhar und Hamsi in San Diego gelernt, als deren Nachbarn anfingen, Fragen zu stellen. Die Attentäter mieten eine Vielzahl von kleinen Apartments, Motel- und Hotelzimmern, vorzugsweise der billigeren Preisklasse wie das „Bimini“ in Hollywood, Florida. Meistens zahlen sie die Miete im Voraus, 650 Dollar zum Beispiel für eine winzige Wohnung im Obergeschoss in dem schmuddeligen Haus 1818 Jackson Street in Hollywood, Florida, die Atta von Mai bis Juni mietet. Hier wohnen Einwanderer, Späthippies, Studenten, die sich nichts Besseres leisten können. Ein paar arabische Youngster fallen hier nicht auf.

20 000 Mark und vier Monate Ausbildung - und schon kann man eine Boeing fliegen.

Oder sie beziehen Apartments in bewachten Wohnanlagen, wie der Pilot Shehhi, der sich für 6000 Dollar zwei Monate lang im „Hamlet-Country-Club“, 401 Greenswald Lane, in Delray Beach, nördlich von Miami, einmietet. Hier lebt man so luxuriös wie unauffällig.

Die Attentäter verteilen sich über die dicht besiedelte Ostküste Floridas, wo jeder zweite Ort auf „Beach“ endet und es genügend Flugschulen und Sonne gibt, um im Training zu bleiben. Außerdem verbringen hier Scharen von jungen Touristen ihren Urlaub, junge Araber in Khakihosen und Polohemden fallen hier nicht auf. Den arabischen „Thaub“, ihre beigegelben, knielangen Kittel, tragen sie nur in ihren Hotelzimmern. Und jede Menge Fitness-Clubs gibt’s außerdem: So dass die Attentäter ihre Muskeln trainieren und, wie Jarrah, Kampfsporttraining nehmen können.

CORAL SPRINGS, APRIL BIS JUNI 2001

Das „Tara Gardens Condominium“, 10001 West Atlantic Boulevard, dient von Mai bis Juli als Zentrale der Terroristen. Das weiße, zweigeschossige Haus hat 38 Apartments, umstanden von Fächerpalmen.

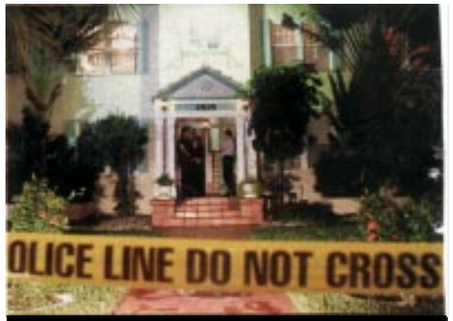
Atta und Shehhi, die Piloten, haben das Apartment 122 gemietet, für 840 Dollar im Monat. Immer wieder hocken sie vor dem Computer, üben auch mit Flugsimulationsprogrammen. Die sind beliebt unter Gotteskriegern, auch Osama Bin Ladens Kämpfer in Kabul vertreiben sich damit die Zeit - nach der Einnahme der afghanischen Hauptstadt im November wird die Bedienungsanleitung des Microsoft-Programms „Flugsimulators 98“ in den Trümmern des al-Quaida-Lagers gefunden.

Im Laundry Room der Wohnanlage in Coral Springs stehen den Mietern riesige Waschmaschinen zur Verfügung. Hier wird Shehhi oft gesehen, offenbar erledigt er die Wascharbeit für das ganze Team. Nachbarn wundern sich gelegentlich, dass zwei Männer derartig viele Hemden und Hosen verbrauchen. Keiner der Araber wird je am Swimmingpool gesehen; dafür steht Atta oft auf dem Parkplatz, um dort eine Marlboro light nach der anderen zu paffen. Glatt rasiert, Bügelfalten, Buttondown-Hemden - Atta wirkt wie ein junger ernsthafter Ingenieur oder Lehrer; etwas grimmig wohl, aber unauffällig.

Die Attentäter haben eine wirksame Abwehr gegen die Neugier und Leutseligkeit der Amerikaner errichtet. Wenn Nachbarn ein bisschen Small Talk mit dem Piloten Shehhi machen wollen, reagiert er betont brüsk. Auch Atta senkt ostentativ den Blick, sobald ein Bewohner des Hauses ihm über den Weg läuft und zum Gruß ansetzt. Auch untereinander wechseln die Männer grundsätzlich kein Wort, sobald sie ihre Wohnung verlassen haben.

Ihre Bilanz im Frühjahr 2001 sieht gut aus: Atta und Shehhi haben die Truppe ausgezeichnet organisiert. Sie sind mal hier, mal dort, hinterlassen kaum Spuren, und wollte man ein Bewegungsdiagramm der Attentäter für das Frühjahr und den Sommer 2001 zeichnen, sähe das Ganze aus wie ein Schnittmusterbogen. 19 Attentäter, die dabei sind, den größten Angriff auf die

Supermacht der Welt zu organisieren, bleiben für CIA, FBI und die Polizei unsichtbar. Fast unsichtbar.



Terroristen-Wohnung in Hollywood, Florida

FORT LAUDERDALE, 26. APRIL 2001

Der Inverrary Boulevard ist eine zweispurige Schnellstraße und gehört zum Gebiet des Broward County Sheriffs in Fort Lauderdale. Um kurz vor elf Uhr abends überholt Deputy-Sheriff Josh Strambaugh den Fahrer eines roten Pontiac, Baujahr 1986, in Höhe der „Forrest Trace"-Wohnanlagen. Der Fahrer fährt ein bisschen hektisch, Sheriff Strambaugh knipst die Sirene an, Routinekontrolle. Der Fahrer des Pontiac ist Mohammed Atta.

Für Atta muss es ein heilloser Schreck gewesen sein, als Deputy-Sheriff Strambaugh ans Fahrerfenster pocht und nach den Papieren fragt. Atta hat seinen ägyptischen Führerschein nicht dabei - oder er will ihn nicht zeigen. Der Polizist mustert den Wagen, ihm fallen die arabischen Sticker auf, er befragt Atta, der kaltblütig bleibt und höflich antwortet.

Attas Glück ist es, dass Deputy Strambaugh zur Road Patrol des Countys gehört, nicht zum Traffic Enforcement, der Motorradstaffel, deren Job es ist, so viele dollarschwere Strafzettel wie möglich auszustellen. Außerdem hat Strambaughs Dienst gerade eben begonnen, die Nachtschicht geht von 22.45 Uhr bis morgens 6.45 Uhr.

Deputy Strambaugh belässt es bei ein paar väterlichen Ratschlägen und einer Verwarnung. Atta soll genau 30 Tage später, um Punkt 8.45 Uhr morgens im County West Satellite Courthouse auftauchen und seinen Führerschein vorlegen. Sollte er - wider Erwarten - nicht kommen, würde eine „Warrant" ausgesprochen, ein Haftbefehl auf Atta, gültig im ganzen Staat Florida. Ein ernst-mahnender Blick des Officers, noch eine beflissene Versicherung von Atta - so muss die Begegnung geendet haben.

Sie entwickeln eine verwirrende Choreografie der Wohnungswechsel. Ihr Ziel: Unsichtbarkeit.

Zum festgesetzten Termin Ende Mai taucht Atta nicht auf - obwohl er sich am 2. Mai einen Führerschein des Bundesstaates Florida besorgt hat.

Nun wird sein Name in den Computer der Polizeistellen von ganz Florida eingegeben. Theoretisch haben nun alle Polizisten der 67 Countys in Florida Attas Namen gespeichert.

DELRAY BEACH, 5. JULI 2001

Zunächst ist das Warrant nur ein Routinevorgang; kein Sonderkommando schwärmt aus, um einen Mr. Atta wegen dieser Lappalie zu verhaften. Und doch hätte am 5. Juli alles auffliegen können - denn Atta wird an diesem Tag wieder von einem zweiten Sheriff gestoppt, wegen zu hoher Geschwindigkeit.

Diesmal findet das Ganze in Palm Beach County statt, in der Nähe des Städtchens Delray Beach. Diesmal heißt der Polizist Scott Gregory, und diesmal zeigt Atta seinen amerikanischen Führerschein, ausgestellt in Florida am 2. Mai 2001, mit der Nr. A 300 540-68-321-0.

Routinemäßig checkt Gregory die Personendaten. Aus mysteriösen Gründen aber verschweigt der Computer Officer Gregory die Tatsache, dass Atta im Broward County gesucht wird. Der Mann, der in gut zwei Monaten den größten Terroranschlag der Geschichte anführen wird, kommt mit einer simplen Geldbuße davon. „Die Wahrscheinlichkeit, dass der Computer in so einem Moment aussetzt, liegt bei vielleicht zwei, drei Prozent", sagt Officer John Williams, Dienstleiter der Broward-County-Polizei. Er fügt hinzu: „Verdammt, eigentlich hatten wir ihn schon."

FALLS CHURCH, VIRGINIA, 1. AUGUST 2001

Ein Wagen fährt auf einen Parkplatz in Falls Church, einem Ort im US-Bundesstaat Virginia, am Stadtrand Washingtons. Der Parkplatz grenzt an einen Kiosk, der rund um die Uhr geöffnet ist. Im Innern des Wagens sitzen der Pilot Hani Hanjour und der Logistiker Chalid al-Midhar. Sie sind nicht hier, um Kekse, Käse oder Mineralwasser zu kaufen. Auf dem Parkplatz wird eine Dienstleistung angeboten, die illegalen Einwandern zu Ausweisen verhilft. Hier wartet Luis Martinez-Flores auf Kunden, selbst ein illegaler Einwanderer aus El Salvador.

Um in Virginia in den Besitz eines Ausweises zu kommen, braucht man nicht mehr als einen Bürgen, der mit seiner Unterschrift bezeugt, dass man einen festen Wohnsitz in Virginia hat. Martinez-Flores bietet diese Dienstleistung für 50 Dollar an. Zusammen mit Hanjour und Midhar fährt er zu einem Regierungsgebäude, sie erledigen die Formalitäten,

Am nächsten Tag nutzen Hanjour und Midhar ihre neuen Ausweise, um für die Logistiker Madschid Mukid und Kämpfer Hamsi zu bürgen. Andere Attentäter besorgen sich auf diese Weise ebenfalls neue Papiere.

Diese Ausweise sind ein weiterer wichtiger Bestandteil des Terrorplans. Ohne sie müssten all die, die nicht im Besitz eines amerikanischen Führerscheins sind, am 11. September beim Einchecken ihre arabischen Reisepässe vorzeigen. Und möglicherweise würden sich die Angestellten der Fluggesellschaften wundern über die Vielzahl arabischer Passagiere und unangenehme Fragen stellen.

„WARRICK'S RENT-A-CAR", POMPANO BEACH, 6. AUGUST 2001

Atta und Shehhi, die unter Vorlage ihrer Florida-Führerscheine und ausgedachten Sozialversicherungsnummern bei „Warrick's Rent-a-Car" in Pompano Beach einen weißen Ford Escort, Baujahr 1995, und einen blauen Chevy Corsica, Baujahr 1996, gemietet haben, bringen bis zum 9. September in drei Etappen insgesamt 3204 Meilen auf den Tacho, mehr als 5100 Kilometer. Wahrscheinlich, weil die Terroristen jetzt, in der Endphase, keinem Telefon vertrauen.

Die Entscheidung für den Angriff am 11. September fällt wahrscheinlich kurz nach dem Besuch Attas und Shehhis bei Warrick's Rent-a-Car. Am 8. August versuchen die Logistiker Midhar und Mukid erstmals Tickets für die Todesflüge am 11. September über die Website von American Airlines zu kaufen. Vergebens. Die Software kann manche Angaben nicht verifizieren.

Midhar und Mukid werden ihre Tickets erst später, am 5. September, am Baltimore-Washington-Airport kaufen. Sie bezahlen bar.

LAS VEGAS, 13. AUGUST 2001

Als Mohammed Atta mit dem Flugzeug in Las Vegas eintrifft, mietet er ein Auto und fährt damit zur Econo Lodge am Las Vegas Boulevard South. Er bucht ein Zimmer für eine Nacht. Er zahlt 59,99 Dollar in bar für den Raum mit der Nummer 124. Atta schließt die Tür auf und hängt das "Do not disturb"-Schild raus.

„Bitte nicht stören" - beim Gipfeltreffen der Piloten: Die Terroristen müssen jetzt, nachdem die Entscheidung gefallen ist, noch letzte Details abstimmen.

Flugsimulationsspiel von Microsoft mit World Trade Center, Microsoft-Verpackung von „Flight Simulator 98"*

Zwischendurch geht Atta öfter ins Café „Cyberzone". Er checkt seine E-Mails. „Unreal", ein Computer-Kriegsspiel, ist bei den Besuchern des Internet-Cafés sehr beliebt. Überall in den Räumen des Cafés sind schwere Bombendetonationen zu hören.

Las Vegas ist eine Stadt des Luxus, der Sucht, der Sünde. Es ist schwer, einen Ort zu finden, in dem sich die USA und ihre Art zu leben ungehemmter feiern als hier, in der Wüste von Nevada. Möglicherweise ist das ein Grund, warum Atta hierher reist. Am 29. Juni war er schon einmal in Las Vegas und in der Econo Lodge, zwei Tage im Zimmer 122.

Nach einem Jahr im Land der Ungläubigen, nach einem Jahr, in dem er mit ihnen zusammen gefrühstückt hat, mit ihnen im Stau stand und zusammen mit ihnen vor der Supermarktkasse wartete, kann er hier in der Econo Lodge am südlichen Ende des Las-Vegas-Boulevard, umgeben von Porno-Videotheken, Pfandhäusern und Strip-Lokalen, Amerika in seiner ganzen grandiosen Verderbtheit besichtigen. Ein asketischer Muslim wie Atta muss dieses Mekka der Gottlosen hassen.

Ziad Jarrah, der mutmaßliche Pilot der Maschine, die in Pennsylvania abstürzen wird, hat keine Lust auf die schlichte Econo Lodge. Er schläft lieber im Norden des Las Vegas Boulevard im „Circus Circus", einem Hotel, das seine Gäste nach Kräften in dem Glauben unterstützt, ein Leben ohne Spaß sei kein Leben.

Der Pilot Shehhi macht es wie Jarrah: Las Vegas hassen, aber genießen. Er besucht das „Olympic Garden Topless Cabaret".

Gegen zwei Uhr in der Nacht ähnelt der Club einem irdishen Nachbau des Paradieses, das islamischen Selbstmordattentätern als Lohn für Massenmord versprochen wird. Hinter den beiden schweren Doppeltüren warten allerdings keine 72 Jungfrauen, sondern ein paar hundert Frauen, die drei Dinge wollen: Ihre Kleider abwerfen, sich an Männern reiben und ihnen ihre Brüste vor die Nase halten. Und natürlich wollen sie dafür bezahlt werden.

Der Olympic Garden ist ungefähr so groß wie eine Turnhalle, und wenn er richtig voll ist, riecht es nach Schweiß. Dann sitzen vier-, fünfhundert Männer in dämmrigen Sitzecken, und fast genauso viele Frauen kreisen mit ihren Becken über ihren Köpfen.

Die Frauen nennen sich Valerie, Samantha oder Cindy. Und sie sagen, sie seien hier, weil sie ihren Sohn durchbringen müssen, weil sie das College sonst nicht bezahlen könnten oder weil sie hoffen, hier den Mann ihres Lebens zu treffen.

So ähnlich redet Karen auch. Sie tanzte in jener Nacht für den Piloten Shehhi. Sie trug ein enges Stretchkleid, hatte blonde Haare und im Gesicht ein 20-Dollar-Lächeln. „Der Typ sah ziemlich billig aus", sagt sie, und sie bedauert nicht, dass er tot ist: „Er hat ein wirklich beschissenes Trinkgeld gegeben."

* Gefunden nach der Eroberung Kabuls in einem Haus Bin Ladens.

Sie staunt über ihren Untermieter. „Der Junge hat ein ernsthaftes Problem - aber welches?“

Flugschüler Hanjour

„PANTHER MOTEL“, DEERFIELD BEACH, FLORIDA, 26. AUGUST 2001

Das „Panther Motel“ an der Küstenstraße A1A in Deerfield Beach wird die letzte Station für einige der Attentäter. Der Pilot Shehhi und der Kämpfer Mohald al-Scheri beziehen Zimmer 12 im ersten Stock, die Brüder Schari und Satam al-Sukami, allesamt Muskelmänner, Zimmer 10, gegenüber dem kleinen, nierenförmigen Swimmingpool.

Die Besitzer, Diane und Richard Surma, sind polnische Einwanderer; mit zähem Fleiß haben sie sich in Florida einen bescheidenen Wohlstand erarbeitet. Der 61-jährige Richard Surma züchtet Orangen, am liebsten die Sorte „Honeybell“, und sammelt außerdem Trödel jeder Art: pseudoafrikanische Masken, pseudoarabische Wasserpfeifen. Er ist sich auch nicht zu schade, den Müll seiner Motelgäste nach Sammelswertem durchzuwühlen.

Der Plan steht: Atta holt die anderen Piloten zum Gipfeltreffen nach Las Vegas.

Die Surmas bemühen sich in ihrem Motel um familiäre Atmosphäre. Sie sind gläubige Katholiken, aber sie wissen auch, dass sie im Geschäftsleben ein Auge zudrücken müssen - nicht selten vermieten sie für 35 bis 40 Dollar ihre Zimmer stundenweise an junge Pärchen, die noch keine eigene Wohnung haben, oder an Geschäftsleute für den schnellen Seitensprung zwischendurch.

In einem Punkt aber versteht Diane Surma keinen Spaß: Wenn mehr Leute im Zimmer leben als dafür bezahlen. Als die Brüder Schari Besuch von Atta bekommen und der sich mit den Männern im Zimmer einschließt, pocht sie wütend an die Tür.

Atta unterbricht ihren Vortrag schon nach den ersten Worten. „Calm down, Lady“, sagt er eisig, „I am just a visitor“ - nur ein Besucher.

Diane Surma, keine ängstliche Frau, wird dabei ganz mulmig zumute. Kalt, durchdringend und irgendwie verächtlich - so wird sie ihrem Mann den Blick des Besuchers schildern. Sie stammelt, sie entschuldigt sich sogar bei Atta für die Störung. Shehhi läuft ihr noch hinterher: Sein Freund sei ein bisschen sehr kühl, er wisse, sie sei hier der Boss, völlig klar - sie wollen ihr bestimmt keine Probleme mehr machen.

Nur ein einziges Mal noch stutzt Richard Surma über seine arabischen Gäste: als er sieht, dass sie zwei Ölbilder an der Wand mit Handtüchern bedeckt haben. Die Bilder, im Format 40 mal 60, sind so erotisch harmlos wie künstlerisch unbedeutend: ein hingekleckstes Porträt eines Mädchens im Unterrock vor einer Jukebox, zwei Mädchen am Strand.

Surma wundert sich. Er versucht, Shehhi, den er unschwer als Anführer der Clique identifiziert hat, ins Gespräch zu ziehen - bitte, man könnte die Gemälde ja auch abhängen, wenn seine Gäste sich daran störten. Und ist es vielleicht aus religiösen Gründen? Nein, nein, wimmelt Shehhi den Motelbesitzer lächelnd ab. Auch ein Gespräch über Wasserpfeifen lässt sich mit dem Araber nicht führen. Diese Gäste wollen keinen Small Talk. Am nächsten Tag sind die Handtücher über den Bildern verschwunden.

„SHUCKUM’S“, HOLLYWOOD, FLORIDA, 7. SEPTEMBER 2001

15 Monate lang haben die Verschwörer alles getan, um nicht aufzufallen. Nun aber fallen sie auf bei ihren Besuchen in Kneipen, Discotheken, Bars: Sie suchen Streit.

Im „Shuckum’s“ zum Beispiel, 1814 Harrison Street in Hollywood. Das „Shuckum’s“ ist eine dunkle Kneipe, spezialisiert auf glibberige Austern und so genannte Dolphin-Sandwiches, zu 6,95 Dollar. An der Decke kreiseln Ventilatoren, an der Wand hängen Gummihaie und Schwertfische aus Plastik. Hier schlagen die Piloten Atta und Shehhi und ein dritter Mann aus dem Team am Abend des 7. Septembers fast vier Stunden lang die Zeit tot. Shehhi und der Unbekannte kippen zusammen fünf Wodka-Orangensaft und fünf Cocktails namens „Captain Morgan“, gemixt aus Rum, Gewürz und Coca-Cola.

Atta schüttet stattdessen Preiselbeersaft in sich hinein. Und traktiert die ganze Zeit ein Videospiel namens „Golden Tee ’97", einen großen, staubigen Kasten, der auf dem Weg zu den Toiletten steht. Eine Partie simuliertes Golfspiel kostet einen halben Dollar.

Die meisten Gäste des Shuckum’s ignorieren das Ding; Atta aber spielt stundenlang, konzentriert, fast verbissen. Die besten Spieler dürfen sich mit einem Namenskürzel in die „Golden Tee“-Rangliste eintragen; auf Platz sieben hat sich jemand mit dem Kürzel „Abu“ verewigt. Was auf Arabisch so viel bedeutet wie „Vater“. Oder auch „Anführer“.

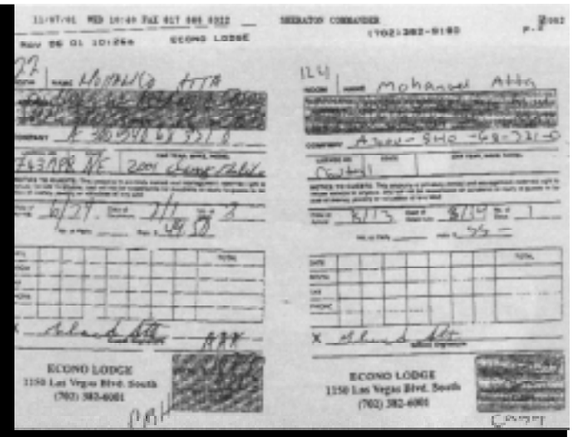
Weil die Kellnerin Patricia Idrissi, 38, ihre Schicht beenden will, bringt sie den Männern die Rechnung: 48 Dollar, Trinkgeld nicht inbegriffen.

Die drei Attentäter beschweren sich, werden wütend, die Rechnung sei zu hoch. Idrissi ruft den Manager Tony Amos. Der will die aufgebrachten Männer beschwichtigen. Vielleicht, fragt der Manager, haben sie nicht genug Geld dabei?

Atta gerät erst recht in Rage. „Denkt ihr, wir könnten nicht zahlen?“, brüllt er, „wer, denkst du, sind wir? Wir sind Piloten, von American Airlines!“ Er zieht ein zusammengerolltes Paket Dollarnoten aus der Hosentasche, Fünfziger und Hunderter, knallt eine 50-Dollar- und eine 1-Dollarnote auf den Tresen, das Trio zieht ab.

Sechs Tage zuvor passierte Ähnliches

Atta-Hotel „Econo Lodge“ in Las Vegas



Atta-Meldezettel „Econo Lodge“

im „251 Sunrise“ in Palm Beach. Der Pilot Shehhi und ein nicht identifizierter Araber trinken Champagner und Whiskey mit drei Mädchen aus West Palm Beach. Am Ende stehen 1100 Dollar auf der Rechnung. „Betrug“, brüllt Shehhi, setzt seine Brille ab und macht Anstalten, sich mit den Rausschmeißern zu prügeln.

Kein Small Talk mit Nachbarn, kein Gruß auf der Straße: Attas Truppe hinterlässt kaum Spuren.

Auch hier verpufft die Aggression. Shehhi schmeißt ein Bündel Banknoten auf den Tisch, dazu 25 Dollar Trinkgeld, und das Quintett verschwindet wie ein Spuk.

Ein Tag später besucht Shehhi, wiederum mit einem nicht identifizierten Begleiter, die Strip-Bar „The Pink Pony“ in Daytona Beach. Sie bestellen einige Bier, schieben den strippenden Mädchen Dollarscheine unters Strumpfband, starren wie hypnotisiert, und nach etwa einer Stunde gehen sie wieder.

So kurz vor dem Anschlag scheinen sie kaum mehr Angst vor der Entdeckung zu haben. Sie fühlen sich unverwundbar, sie sind stark. Sie fordern Amerika heraus.

Ihr wisst nicht, wer wir sind.

Aber wir werden euch ins Mark treffen.

Und ihr ahnt nichts, gar nichts.

Minneapolis, 16. August 2001

Amerika ahnt nichts. CIA, NSA, FBI ahnen nicht viel. 15 Monate lang planen islamistische Terroristen den größten Anschlag auf die USA, und die Geheimdienste der Supermacht merken nichts. Die Gottesflieger greifen nicht von außen an, sie leben mitten unter den Amerikanern. Alles, was sie brauchen für den Anschlag, lernen sie im Land, kaufen sie im Land.

Drei Wochen vor dem Anschlag hat das FBI zum letzten Mal die Chance, vom 11. September zu erfahren. In Minneapolis bucht der Algerier Habib Zacarias Moussaoui in einer Flugschule Stunden im Simulator. Er will in aller Eile lernen, einen Düsenjet zu fliegen, Landetechniken sind ihm egal, er zahlt alles in bar. Der Fluglehrer schöpft Verdacht, benachrichtigt die Polizei. Über Moussaoui liegt bereits eine Warnung des französischen Geheimdienstes vor. Er wird verhaftet, seine Wohnung wird durchsucht, sein Computer beschlagnahmt, aber nicht ausgewertet. Erst nach dem 11. September stellt sich heraus, dass er Kontakt zur Hamburger Terroristengruppe um Atta hatte und aus Hamburg Geld überwiesen bekam. Moussaoui sollte möglicherweise als fünfter Pilot eine weitere entführte Maschine aufs Weiße Haus stürzen lassen oder in jenem gekaperten Flugzeug sein, das nur vier statt fünf Entführer an Bord hatte.

Die Ahnungslosigkeit der US-Behörden ist umso unverständlicher, als die USA seit dem ersten Attentat auf das World Trade Center wissen, dass ein weltweit agierendes Netzwerk von Islamisten versucht, die USA im großen Stil zu attackieren. 1993 sollte der eine Turm auf den anderen stürzen und 40 000 Menschen in den Tod reißen, doch die später gefassten Terroristen berechneten die Sprengstoffmenge falsch.

Im Juni 1993 sollten in New York gleichzeitig zwei Verkehrstunnel, das Uno-Gebäude und das New Yorker Büro des FBI gesprengt werden, die Islamisten wurden vorher verhaftet. Im Jahr darauf sollten innerhalb von 48 Stunden zwölf amerikanische Jumbo-Jets auf ihrem Flug vom Fernen Osten in die USA gesprengt werden, der „Manila Air“-Plan wurde entdeckt. 1995: Anschlag auf die US-Streitkräfte in Riad. 1998: Sprengung der US-Botschaften in Kenia (253 Tote) und Tansania (10 Tote). 1999: Vereitelter Silvester-Anschlag auf den Flughafen von Los Angeles. Januar 2000: Geplantes Attentat auf den US-Zerstörer „The Sullivans“ im Hafen von Aden. Oktober 2000: Anschlag in Aden auf den US-Zerstörer „Cole“.

Alle Anschläge haben eines zum Ziel: den Massenmord an Amerikanern. Die Attentäter um Mohammed Atta kombinieren den World-Trade-Plan von 1993 mit dem „Manila Air“-Plan von 1994, ein paar Jumbos gleichzeitig explodieren zu lassen. Möglicherweise wollten sie ursprünglich gemietete kleine Sprühflugzeuge mit Kerosin füllen und sie als fliegende Bomben nutzen. Moussaoui hatte sich übers Internet für solche Flugzeuge interessiert, und Atta war im Frühjahr 2001 ebenfalls als seltsamer Interessent für Schädlingsbekämpfungsflugzeuge in Belle Glade, Florida, aufgefallen.

Er und die anderen Attentäter entgehen den Staatsorganen, weil sie nicht dem

Ein gläubiger Muslim muss dieses Mekka der Gottlosen hassen.

Terrorist Shehhi

Strip-Club in Las Vegas

Feindbild der 30-Milliarden-Dollar-Agentenabwehr der USA entsprechen. Sie sind keine professionellen Terroristen, sie sind Anfänger, sie haben sich ihrem Anschlag vorsichtig genähert, haben ausprobiert, improvisiert, aus Fehlern ihre Schlüsse gezogen - learning by doing.

Das 180 Seiten starke al-Qaida-Handbuch für Terroristen enthält allerlei kriegerische Phrasen, geeignet für Höhlenkämpfer, die sich von Afghanistan aus vorstellen, wie man die Welt in Angst und Schrecken stürzen kann. Das Wenigste werden Atta und Co. gebraucht haben; wie man Internet-Cafés unauffällig nutzt, um mal eben ein paar Mails auszutauschen oder sich einen Überblick über die besten Flugschulen zu besorgen, das brachten sie sich selbst bei.

Ihr Interesse am Westen und seiner Art zu lernen und zu leben war nicht geheuchelt. Gerade Atta, Shehhi und Jarrah, die Piloten und Anführer, waren Anfang der neunziger Jahre gen Westen aufgebrochen, um zu erfahren, „wie diese so genannte Erste Welt uns betrachtet und wie sie sich unserer Dritten Welt gegenüber verhält“ - so hatte damals Atta begründet, warum er in Deutschland Entwicklungspolitik studieren wollte. Aus den wissbegierigen Muslimen, die der Westen reizte, sind dann im Westen hasserfüllte Krieger gegen den Westen geworden. Sie waren keine Schläfer, sie waren Schüler. Die aus dem, was sie sahen und lernten, die falschen Konsequenzen zogen. Und sie ohne erkennbare Angst in die Tat umsetzten. Alle westlichen Zivilisationen, die ihre Macht genießen, sind in ihrem Innern sehr schwach, steht in Attas Selbstmordfibel.

Sie waren allerdings nicht die Todesroboter, die Bomben auf zwei Beinen, die nur darauf warteten, von Osama Bin Laden ferngezündet zu werden. Sie arbeiteten sich langsam heran an den Tag der Tat; sie unterliefen die Abwehr der USA wie ein kleines Sportflugzeug, das unter der Radarüberwachung hindurchsurrt.

Zwischen dem 26. August und dem 5. September buchen und kaufen die Attentäter ihre Tickets in den Tod. Die Flüge haben sie kühl kalkulierend ausgewählt: Es sind frühe Maschinen, die von 7.59 Uhr bis 8.14 Uhr in Boston, Newark und Washington starten. Es sind Boeings 757 oder 767 mit nahezu identischen Cockpits - was die Vorbereitung erheblich erleichtert hat. Es sind Maschinen mit Zielen an der Westküste - was hohe Kerosinmengen an Bord und größtmögliche Sprengkraft garantiert.

PANTHER MOTEL, DEERFIELD BEACH, 9. SEPTEMBER 2001

Gegen zehn Uhr morgens checken der Pilot Shehhi sowie die Kämpfer aus dem Panther Motel aus. Sie werden abgeholt von etwa sechs anderen Arabern, an die sich das Hotelbesitzer-Ehepaar Surma aber nicht mehr erinnern kann. Atta ist nicht dabei.

Sie hinterlassen zwei Plastiksäcke voller

1. KALIFORNIEN: EINREISE DER LOGISTIKER
2. NEW JERSEY: EINREISE DER PILOTEN
3. EINREISE DER KÄMPFER
15. Januar 2000, Los Angeles, Kalifornien: Die Logistiker Chalid al Midhar und Nawaf al Hamsi treffen mit einem Flug aus Hongkong ein
Frühjahr 2000, San Diego, Kalifornien: Midhar und Hamsi wohnen in den Parkwood Apartments, 26401 Mount Ada Road
zwischen März und Juni 2001: Die Kämpfer Salim al-Hamsi, Madschid Mukid, Hamsa al-Ghamdi, Mohald al-Scheri, Ahmed al-Ghamdi, Fajis Ahmed, Satam al-Sukami, Wail und Walid M. al-Schari, Abd al-Asis al-Umari, Said al-Ghamdi, Ahmed al-Hasnawi und Ahmed al Nami reisen in die USA ein, u.a. über Miami und Orlandi, Florida und über Washington D.C.
Kartenausschnitt
29. Mai 2000, Newark, New Jersey: Pilot Marwan al-Shehhi reist in die USA ein
3. Juni 2000, Newark, New Jersey: Pilot Mohammed Atta reist in die USA ein
29. Juni 2000, Newark, New Jersey: Pilot Ziad Jarrah reist in die USA ein
April 1996, Hollywood, Florida: Pilot Hani Hanjour wohnt bei der befreundeten Familie Khalil
Kartenausschnitt

Anschlag auf Amerika

Spuren der Attentäter vom 11. September in den USA

Die Terrorpiloten aus Deutschland: **Mohammed Atta, Ziad Jarrah, Marwan al-Shehhi,** sowie **Hani Hanjour** aus den USA

4. FLORIDA: DAS JAHR DER PLANUNG
August 2000, Venice: Schehhi und Atta beginnen ihren Flugunterricht in der Huffman-Flugschule
April bis Juni 2001, Coral Springs: Schehhi und Atta mieten das Apartment 122 im Tara Gardens Condominium, 10 001 West Atlantic Blvd.
5. Juli 2001, Delray Beach: Atta gerät erneut in eine Verkehrskontrolle
9. September 2001, Deerfield Beach: Shehhi, Wail al-Schari und die anderen Terroristen ziehen aus dem „Panther Motel“ aus
26. April 2001, Fort Lauderdale: Atta gerät in eine Verkehrskontrolle
28. April 2001, Hollywood: Jarrah mietet für einen Monat ein Zimmer im „Bimini-Motel“ am North Ocean Drive
Mai bis September 2001, Dania: Jarrah nimmt Kampfsport-Unterricht im „US-1“-Fitness-Studio
29. Dezember 2000, Opa-Locka: Schehhi und Atta mieten für sechs Stunden einen Boeing-Flugsimulator und üben das Fliegen von Kurven
7. September 2001, Hollywood: Atta und Schehhi streiten sich mit einer Kellnerin im „Shuckum's“
Golf von Mexiko
Miami
50 km

5. OSTKÜSTE: DIE LETZTEN TAGE
11. September 2001, Portland: Atta und Umari besteigen den Zubringerflug nach Boston, dort checken sie ein für Flug AA 011
10. September 2001, Boston: Die Entführer verteilen sich auf mehrere Hotels. Atta und Umari fahren nach Portland, Maine
11. September, Boston: Shehhi checkt mit seiner Gruppe für den Flug UA 175 ein
11. September, Newark: Jarrah und seine Gruppe checken für den Flug UA 093 ein
11. September 2001, Washington: Hanjour und sein Team checken für Flug AA 077 ein
1. August 2001, Falls Church, Virginia: Hanjour und Chalid al-Midhar besorgen sich neue Ausweise
MAINE
Portland
NEW HAMPSHIRE
Boston
MASSACHUSETTS
RHODE ISL.
NEW YORK
CONNECTICUT
PENNSYLVANIA
Newark
New York
NEW JERSEY
Washington D.C.
DELAWARE
MARYLAND
VIRGINIA
NORTH CAROLINA
Atlantik
0 50 100 200 km

Hotelbesitzer Surma in Deerfield Beach, Florida

Müll. Richard Surma, einer alten Angewohnheit folgend, durchsucht den Müll und findet: ein Tapetenmesser, Landkarten, ein Wörterbuch Deutsch-Englisch, einen Winkelmesser und ein Gerät, mit dem Piloten oder Flugingenieure die Kerosinqualität prüfen sowie Videokassetten und ein Videokabel. Die Kassetten, die Surma findet, sind leer. Andere wurden offenbar benutzt; Surma findet die Verpackungen. Surma freut sich, schleppt seine Beute ins Zimmer 17 A, seinen Lagerraum. Er wundert sich kurz über die Videos: Was haben seine seltsamen Gäste aufgenommen?

Womöglich ihr Testament, mutmaßt der CIA. Ein paar letzte Worte an die anderen Gotteskrieger in aller Welt - und einen Aufruf, ihrem Beispiel zu folgen?

Kurz vor dem Abschied bringt Walid al-Schari Diane Surma den Zimmerschlüssel ins Büro. Sie hat es eilig, weil sie die Zimmer sauber machen muss, wünscht ihm gute Weiterreise. Er druckst einen Moment herum, ergreift ihre Hand, hält sie lange fest und sagt dann auf Englisch und mit gutturalem Akzent: „Thank you, it was good knowing you - you are very good person."

Der Hotelbesitzer fragt die Attentäter, ob sie die Kitschbilder aus religiösen Gründen verhüllen.

BOSTON, 11. SEPTEMBER, CIRCA 6.00 UHR

Die Kämpfer Walid und Wail al-Schari räumen ihr Zimmer 432 im "Park Inn" von Newton, einer Vorstadt Bostons, Boylston Street 160, 15 Kilometer entfernt vom Flughafen. In der Tasche Tickets für den Flug American Airlines 11 nach Los Angeles, gekauft im Internet auf eine Sun-Trust-Visa-Debit-Karte am 26. August auf eine gemeinsame Postfach-Adresse in Hollywood, Florida, abgerechnet über zwei verschiedene Visa-Kreditkarten. Überprüfe vor der Reise deine Waffe, denn du wirst sie zur Ausführung deiner Tat brauchen.

Die Kämpfer Ahmed und Hamsa al-Ghamdi checken aus im „Days Hotel", Soldiers Field Road 1234, Boston-Brighton. Sie bezahlen an der Rezeption den Pornofilm, den sie am Vorabend abgerufen haben. Ihre L.A.-Tickets für United Airlines 175 haben sie gekauft am 29. August, One-Way-Trips zu je 1760 Dollar. Sie gaben ein gemeinsames Postfach in Delray Beach, Florida, an. *Jeder sollte bereit sein, seinen Teil zu übernehmen, und deine Tat wird durch Gottes Willen befürwortet.*

Der Kämpfer Satam al-Sukami tritt hinaus auf die Charles Street am Rande des Theaterviertels von Boston-Downtown, in seinem Rücken die schmiedeeisernen Feuerwehrtreppen und roten Markisen an der alten Backsteinfassade des „Milner-Hotels". Er wird auf dem American-11-Flug sein, das Ticket wurde bezahlt. *Du kommst nicht zur Erde zurück und pflanzt die Angst in die Herzen der Ungläubigen.*

Auch der Pilot Shehhi, er hat eben noch mit Ziad Jarrah telefoniert, und seine Kämpfer Fajis Ahmed und Mohald al-Scheri verlassen das Milner-Hotel, sie haben kaum Gepäck. Scheri und Ahmed buchten One-Way-Tickets nach Los Angeles am 27. August, United Airlines 175, First Class, Kosten pro Ticket 4464,50 Dollar, als Kontaktadresse gaben sie ein Postfach in Delray Beach, Florida, an. Pilot Shehhi hat für seinen Flugschein am 28. August 1600 Dollar bar bezahlt an einem Ticketschalter der United Airlines am Flughafen in Miami. Nun ist der Tag gekommen. *Du wirst am Ende der Sieger sein.*

BOSTON, FLUGHAFEN, 6.50 UHR

Attas und Umaris Flugzeug aus Portland setzt in Boston trotz verspäteten Starts pünktlich auf. Die Propellermaschine fährt zu den kleinen Nummern am Terminal B, sie entlädt die Passagiere, „Thank you for flying US Airways". Die Leute rupfen ihre Taschen aus den Gepäckfächern, auch Atta und Umari, sie haben keine Zeit zu verlieren. Das Gate für den Anschlussflug liegt am anderen Ende des Gebäudes, nur jetzt keine Panne. *Das Ende steht bevor, und das Himmelsversprechen ist zum Greifen nah.*

Atta und sein Kämpfer marschieren rasch durch den Terminal B, vorbei an der noch geschlossenen Legal-Sea-Foods-Filiale, an der blauen Neonschrift von „Auntie Anne's Pretzels", vorbei am Hudson News Zeitungskiosk. In der Tasche ihre Tickets, Busin ess Class, American Airlines 11, gebucht via Internet am 28. August, verrechnet auf Attas drei Tage zuvor eröffnetem Vielfliegerkonto Nummer 6H26L04. Der Flug startet täglich um 7.45 Uhr, Ankunft in Los Angeles 10.59 Uhr, Flugzeit 6 Stunden, 14 Minuten, falls nichts daz wisc hen komm t. A ttas Mobiltelefon klingelt. Er wird angerufen aus einer Telefonzelle im Terminal C. Dort wird United Airlines starten. Die Verschwörer treffen die letzten Absprachen.

Es ist 7.25 Uhr, als Atta und Umari Gate 26 erreichen. Mancher Zeuge glaubt, er hätte sie rennen sehen. Aber sie sind nicht zu spät. Das Einsteigen hat noch gar nicht begonnen, zehn Minuten später erst, zehn Minuten vor dem Start, werden die Passagiere gerufen. Man nimmt das Flugzeug in den USA wie anderswo den Bus.

Aber Attas zweite Tasche, in Portland nach Los Angeles aufgegeben, bleibt auf

Am Ende scheinen sie kaum mehr Angst vor der Entdeckung zu haben: Sie suchen Streit.

der Strecke. Die Entlader bringen sie nicht so schnell aus der Beech 1900, als dass sie es in die Boeing 767 noch schaffen würde. So fährt um diese Stunde irgendwo auf dem Rollfeld des Bostoner Flughafens Mohammed Attas Testament spazieren, dazu eine kleine Fibel für islamistische Selbstmordattentäter, die nach der Tat viel verraten wird über die Gedanken der Täter. *Erinnere dich an dein Gepäck, die Kleidung, das Messer - und an die Dinge, die du brauchst.*

Atta und Umari nähern sich am Gate ihrer zweiten Sicherheitskontrolle an diesem Tag. Die Metalldetektoren schlagen nicht an. Auf den Röntgenbildern ihrer Taschen ist nichts zu sehen, was Sicherheitsleute beunruhigt. Aber sogar Messer mit mehr als zehn Zentimeter langen Klingen wären nach den damaligen US-Vorschriften erlaubt und würden als unbedenklich gelten. Atta und Umari sind durch. „Thank you, Sir." Die Sache läuft. „Thank you, Sir. Have a good flight."

Gate 26. Sie sitzen noch für einen Moment, drei, vier Minuten. Stewardessen in der blau-roten Uniform der American Airlines sortieren Papiere und prüfen Computerlisten. Flug 11 ist für sie ein F9C19Y53-Job, das heißt, es gibt 9 Passagiere in der First Class, 19 haben Business bezahlt und 53 Economy. In den Listen der Stewardessen steht neben Mohammed Attas Namen: 8D. Abd al-Asis al-Umari: 8G. Wail al-Scheri: 2A. Walid al-Scheri: 2B. Satam al-Sukami: 10B. Die Verschwörer müssen sich schon am Gate gesehen haben. Das Quintett ist komplett. Die Sache läuft.

Zur gleichen Zeit spielt sich die gleiche Szene ab im Terminal C. Dort schart sich unmerklich die zweite Mörderbande um ihren Piloten Shehhi. Sie werden United Airlines 175 übernehmen, spärlich besetzt an diesem Morgen mit 11 Crew-Mitgliedern, 56 Passagieren und 5 Entführern, eine Boeing 767-222, Baujahr 1983, 66 647 Flugstunden. *Gebe nicht den Anschein, verwirrt zu sein, sondern sei stark und glücklich mit geöffnetem Herzen und Zuversicht, denn du tust Arbeit, die Gott gefällig ist.*

Attentäter-Unterkunft „Milner Hotel" in Boston

Gottgefällige Arbeiter machen sich ans Werk. Nicht nur in Boston, auch in der Betonlandschaft Newarks, New Yorks Großflughafen, und am Dulles Airport von Washington D. C. mischen sich Verschwörer des 11. September unters Volk der Geschäftsreisenden und Ferienflieger. Die Welt wird viel lernen an diesem Morgen, sie ahnt nichts davon. Aber sie wird bald von Flugnummern hören, von United Airlines 93 und Pennsylvania, von American Airlines 77 und dem Pentagon. Von Absturz, Einsturz, Untergang.

BOSTON, 11. SEPTEMBER, 7.30 UHR

Am Gate 26 scharren die Fluggäste von American 11, 81 Menschen, mit Taschen, Tüten, Zeitungen. Sie führen letzte Telefonate, verschicken SMS, nippen aus Pappbechern dünnen Kaffee. Thelma Cuccinello, 71, Großmutter von zehn Enkeln in Wilmot, New Hampshire, ist mit dem Bus nach Boston gekommen, ihre Tochter Cheryl brachte sie am frühen Morgen zum Bahnhof, sie will in Kalifornien eine Schwester besuchen.

Berry Berenson wird an Bord sein, 53, die Witwe von Anthony Perkins, sie war zu Besuch an der Ostküste und fliegt nach Hause. Jeffrey Coombs geht für Compaq auf Reisen nach Los Angeles, ein gepackter Tag liegt vor ihm, hinter ihm schon der Abschied von seiner Frau Christie und den Kindern Meagan, 10, Julia, 7, Matt, 12.

Mary Wahlstrom, 75, und ihre Tochter Carolyn Beug, 48, warten auf den Start ihrer Heimreise. Es wartet die 30-jährige Händlerin Tara Creamer, verheiratet, Mutter von Colin, 4, und Nora, 1. Brian Dale wartet, 43, aus Warren, New Jersey. Alberto Dominguez wartet, 66, aus Sydney, Australien, Vater von vier Kindern. Robert und Jacqueline Norton warten, 82 und 60 Jahre alt, das Rentnerpaar aus Maine will Urlaub machen in Amerikas Westen.

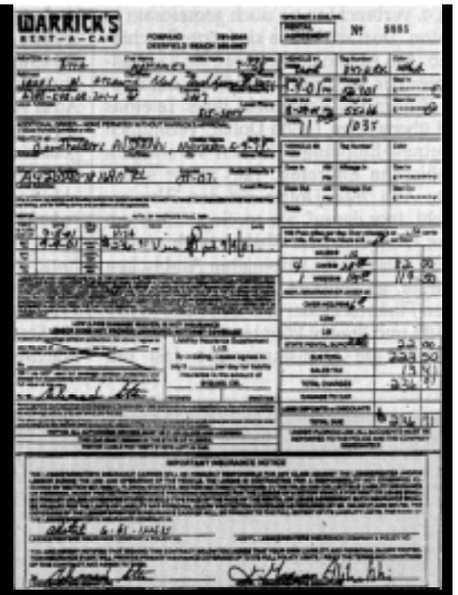
Binde deine Schuhe sehr eng zu und trage Socken, so dass die Schuhe eng an deinen Füßen sitzen. Dann geht Mohammed Atta im Gefolge der anderen durch den Zuführschlauch in die Maschine. Er ist der „Boss". Am 9. September nennt ihn Jarrah so in einer Nachricht auf dem Handy: Boss Atta.

Es ist 7.36 Uhr. Der Flug wird verspätet starten, 14 Minuten zu spät, um 7.59 Uhr. *Wenn du im Flugzeug bist, sobald du das Flugzeug betrittst, solltest du zu Gott beten, denn jeder, der zu Gott betet, wird gewinnen, denn du tust dies für Gott.* Mohammed Atta telefoniert. Während das Flugzeug anrollt, Richtung Runway 4R/22L, wählt er, zum letzten Mal, die Nummer des Mobiltelefons von Pilot Shehhi. Sie sind verbunden für eine Minute oder zwei, vielleicht drei. Lange genug, um Dinge zu sagen wie: Seid ihr vollzählig? Die Sache läuft. Wir sind an Bord. Allah ist groß. Das Paradies wartet.

Atta und Shehhi kennen sich lange. Verabschiedet haben sie sich am 10. voneinander, beim Frühstück im Milner Hotel, den 9. verbrachten sie noch gemeinsam in Boston. Dort wickelten sie letzte Geschäfte ab. Am Abend des 9. riefen sie das Call-Center der Western Union Bank an, tippten Ziffern ins Bedienfeld ihres Telefons und überwiesen 15 000 Dollar, vermutlich an einen Empfänger in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Tags zuvor schon hatte Atta 7860 Dollar auf den Weg gebracht, tags darauf, am 10. September um 19.25 Uhr, überwies Shehhi noch einmal 5000 Dollar in die Vereinigten Arabischen Emirate, an Mustafa Ahmed Alhawsawi, einen Finanzschieber Bin Ladens.

Atta und Shehhi könnten sich in diesem Moment am Dienstagmorgen fast mit bloßem Auge sehen, denn auch Marwan al-Shehhi hat mit seinem Trupp schon in der Maschine Platz genommen. Sie rollt kurz vor acht Uhr in der Warteschlange hinter Attas American Airlines 11 über die Taxiways des 96 Hektar großen Flughafengeländes von Boston. United Airlines 175 wird kurz nach American 11, um 8.14 Uhr, abheben. *Wenn das Flugzeug sich bewegt, sobald es sich langsam zu bewegen beginnt, bete die Gebete der reisenden Muslime, denn du reist, um Gott zu treffen*

Autovermieter Brad Warwick mit Attentäter-Autos



Attas Automietvertrag

und die Reisen zu genießen.

Attas American 11 erreicht den Beginn der Startbahn und stoppt in Erwartung der Startfreigabe vom Tower. Auf der anderen Seite von Attas Gang sitzt, mit seiner Frau Lynn, der Fernsehproduzent David Angell, 54, eine amerikanische Berühmtheit, die Leute lieben seine Komödien. Tauschen sie Blicke? Sehen sie sich an? Wird Angell das erste Opfer des 11. September sein? Umgebracht mit einem Teppichmesser, einem Taschenmesser, einem Keramikmesser, mit etwas Scharfem?

Im Cockpit geben sie vollen Schub auf die General-Electric-Turbinen, die Maschine jagt bis zum Takeoff 2300 Meter die Piste entlang Richtung Nordwest, stellt sich auf die Hinterräder bei einem Tempo von über 300 Kilometern pro Stunde und hebt ab. 7.59 Uhr. *Bete für dich und deine muslimischen Brüder um den Sieg am Ende und fürchte dich nicht, denn du wirst bald Gott treffen.*

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 8 UHR

Fensterputzer Jan Demczur ist im Plan. 77. Etage. Er reinigt die Tür der Firma Martin Progressive LCC. Um 6.10 Uhr hat er im 48. Stock angefangen, bei der japanischen Dai-Ichi Kangyo Bank.

Am Dienstag sind auf allen drei Etagen insgesamt zwölf Türen zu reinigen und drei große Glaszwischenwände. Jan Demczur brauchte eine Stunde dafür. Kurz nach 7 Uhr fährt er zur Firma Carr Futures in den 92. Stock. Er muss hier täglich die große gläserne Eingangstür reinigen, was ihn etwa 15 Minuten kostet. Anschließend in das 93. Stockwerk, wo er bei der Brokerfirma Fred Alger Management die Eingangstür und eine Glaszwischenwand reinigt. Jan Demczur ist um 8.30 Uhr fertig mit der Firmentür von Martin Progressive LCC.

Es ist Frühstückszeit.

Er fährt mit der Rolltreppe zur 78. Etage, wo sich eine der beiden großen Fahrstuhlwechselstationen befindet. Hier tauschen die Leute, die in den oberen Stockwerken arbeiten, die Aufzüge. Zwölf große Kabinen rauschen von der Lobby im Erdgeschoss ohne Halt bis zum 78. Stock, wo man dann zwischen vielen kleineren Aufzügen in die höheren Etagen wählen kann. In jedem der beiden Hochhäuser gibt es 100 Aufzüge. Sie sind mit den anderen Versorgungssträngen, wie Wasser- und Abwasserleitungen, Klimaanlagenschächten, im Kern der Türme untergebracht, der nach dem Röhrenprinzip gebaut wurde, um möglichst viel Bürofläche zu haben. Wie in den alten Fabriken Sohos, die inzwischen Boutiquen und Lofts beherbergen, gibt es auch im World Trade Center kaum sichtbare Stützsäulen und relativ dünne Böden zwischen den Etagen. Die Versorgungskerne sind mit Gipskartonwänden verkleidet, damit jede neue Firma, die einzieht, schnellen Zugang zu allem hat. Das Gebäude wird fast zur Hälfte von den Stützen der Außenwand getragen. Es ist so viel leichter, biegsamer und effektiver als die alten New Yorker Wolkenkratzer wie das Empire State Building.

NASHUA, NEW HAMPSHIRE, 8.13 UHR

Im Flugkontrollzentrum für Boston, eingerichtet in einem fensterlosen Bunker 60 Kilometer nordwestlich der Stadt, drucken sie in dieser Minute den ersten "Flight Progress Strip" für die American Airlines 11, einen Papierstreifen mit sieben Spalten und den wesentlichen Informationen, Flugzeugcode, Flughöhe, Dauer, Position. Der Controller registriert den Start der Boeing aus Boston, zeitverschoben in "Zulu"-Zeit, das ist die Universal Coordinated Time, er sieht ihre Daten auf einem hochauflösenden 27-Zoll-Sony-Bildschirm. An diesem Morgen verfolgt er insgesamt 14 Langstreckenflüge auf ihren Wegen im Luftraum über den Vereinigten Staaten.

Ab 8.15 Uhr registriert er seltsame Dinge. American Airlines 11 beschreibt über Worcester, Massachusetts, eine sanfte Nordkurve, obwohl sie sich nach Süden wenden müsste.

Um 8.20 Uhr ignoriert das Cockpit die Aufforderung der Controller, auf die Dauerflughöhe von 31 000 Fuß zu steigen.

Von 8.21 Uhr an wiederholt der zuständige Dispatcher, sein Name ist nicht bekannt, in schneller Folge und ohne Antwort zu erhalten den nervösen Funkspruch: „American 11, this is Boston Center, how do you read?“, was so viel heißt wie: Hören Sie mich? Verstehen Sie mich? Melden Sie sich! Man erwartet in Nashua jede Sekunde den Empfang des vierstelligen Notrufcodes, den Piloten im Fall eines Überfalls absetzen. Aber er bleibt aus.

Um 8.22 Uhr gibt der Transponder der Boeing, eine Art Sender des Flugzeugs, kein Signal mehr und bleibt tot. Die Flughöhe wird nun nicht mehr angezeigt, die Controller in Nashua haben nur noch das Radarbild der Maschine und verfolgen atemlos die falsche Flugroute.

American Airlines 11 fliegt um 8.23 Uhr nordwestlich über das Dreistaaten-Eck am Südzipfel der Green Mountains, wo sich die Grenzen von Massachusetts, Vermont und des Staates New York treffen, wendet sich dann auf abgeknickter Bahn dem so genannten Albany-Schenectady-

Sheriff Strambaugh stoppt einen roten Pontiac. Am Steuer sitzt Mohammed Atta.

Troy-Triangel zu und passiert südlich des Great Sacandaga Lake die Stadt Amsterdam an ihrem nördlichen Rand. „American 11, how do you read? This is Boston Center: How do you read?“

FORT WORTH, TEXAS, 8.27 UHR

In der Verkehrsleitzentrale von American Airlines hört Craig Marquis, der an diesem Morgen Dienst hat, wie der Schichtleiter der Reservierungsabteilung den Notruf einer Stewardess entgegennimmt. Sie verlangt, mit der Leitzentrale verbunden zu werden; schreiend und nach Luft ringend berichtet sie, dass zwei Flugbegleiter niedergestochen worden seien, eine weitere werde mit Sauerstoff beatmet. Einem Passagier sei der Hals durchschnitten worden, sie habe den Eindruck, der Mann sei tot. Die Entführer, sagt die Anruferin, seien ins Cockpit eingedrungen.

Marquis arbeitet seit 22 Jahren in der Leitzentrale von American Airlines. Er hat Erfahrung mit Notfällen aller Art. In Sekundenschnelle muss er Entscheidungen treffen, die seine Gesellschaft Millionen kosten können: etwa Flüge wegen eines Sturms stornieren oder entscheiden, ob eine Drohung Scherz ist oder Ernst.

Er greift sich die Besatzungsliste von American Airlines Flug 11 und sieht, dass Betty Ong sich tatsächlich an Bord des Flugzeugs befindet. Sie hat den Notruf von einem der Telefone gemacht, die in die Rückenlehnen eingebaut sind - über die Taste #8 war sie direkt mit der Reservierungsabteilung verbunden worden.

Die Maschine mit der Flugnummer 11 war um 7.59 Uhr in Boston gestartet.

Bei dem Flugzeug handelt es sich um eine Boeing 767-223ER, eine spezielle Variante der Baureihe 767-200, die für den Großkunden American Airlines in einigen Ausstattungsdetails modifiziert wurde. ER steht für Extended Range. Das bedeutet, dass dieser Typ mit einem Tankvolumen von 90 770 Litern vor allem für Langstrecken eingesetzt wird - eine zweistrahlige Maschine mit zwei Gängen und einer maximalen Reichweite von 12 250 Kilometern.

Die Maschine, die sich im Besitz einer Leasinggesellschaft befindet, hat die Kennzeichnung N334AA und wird von zwei General-Electric-CF6-80-A2-Turbinen angetrieben. 1987 gebaut, hatte sie bis zum 11. September knapp 59 000 Flugstunden und 11 789 Starts und Landungen hinter sich.

Marquis lässt sich die Personalakte von Betty Ong bringen und bittet sie, ihm ihre Personalnummer und ihren Spitznamen zu nennen.

Sie gibt ihm die Daten. Der Anruf ist kein blinder Alarm.

Die vier Entführer, sagt Ong, hätten Plätze in der ersten Klasse gehabt, der verletzte Passagier ebenso. Die Entführer hätten Passagiere und Crew mit einem Spray attackiert. Muskatnuss- oder Pfefferspray, vermutet heute das FBI. Ong sagt, ihre Augen würden brennen. Außerdem habe sie Schwierigkeiten zu atmen.

„Ist ein Arzt an Bord?“, will Marquis wissen. „Nein, kein Arzt“, sagt Ong. Ob die Maschine im Sinkflug sei, fragt Marquis. „Wir beginnen mit dem Sinkflug“, antwortet Ong.

NASHUA, FLUGKONTROLLZENTRUM, 8.28 UHR

Die Maschine dreht scharf nach Süden ab, eine 210-Grad-Kehre, als suche der Pilot das Flusstal des Hudson. An der Mündung des Flusses liegt New York City. „American 11, how do you read?“

Von 8.29 Uhr an hören die Controller Funkfetzen aus dem Cockpit. In abgehackten Stücken ist eine Stimme mit starkem Akzent zu hören, einmal sagt sie: "Macht keine Dummheiten! Niemandem wird etwas passieren!", ein anderes Mal: "Wir haben mehr Flugzeuge. Wir haben andere Flugzeuge. Bleibt ruhig. Wir kehren zum Flughafen zurück."

Das ARTCC Nashua, das steht für: Air Route Traffic Control Center, zuständig für Nordwestamerika und den Luftraum zwischen dem Boden und 60 000 Fuß Höhe, alarmiert um 8.29 Uhr die amerikanische Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA): American Airlines 11, an Bord 92 Menschen, sei allem Anschein nach in der Gewalt von Entführern.

Bis 8.38 Uhr dringen noch Funkfetzen zur Zentrale durch, unklar, sinnlos. Danach herrscht Stille im Kontrollbunker von Nashua.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 8.34 UHR

Die Rushhour im World Trade Center hat begonnen - Jan Demczur fährt mit dem Lift bis zur 44. Etage, in der sich die zweite große Fahrstuhlwechselstation befindet. Hier steigen die Leute um, die zwischen 44. und 77. Etage arbeiten. Demczur stellt den Eimer mit seinen Werkzeugen neben der Fahrstuhlgruppe ab, die Aufzüge in die Stockwerke 67 bis 74 schickt. Von hier wird er gleich weiterfahren. Der nächste Putzjob ist bei der Firma Geiger & Geiger, Hyundai Securities Corporation im 78. Stockwerk. Dort gibt es eine kleine Bank in der Lobby, auf der er immer seinen Kaffee trinkt und seinen Donut isst. Demczur nimmt die Rolltreppe zur 43. Etage, in der die Cafeteria untergebracht ist. Sie ist nicht sehr voll. Er kauft sein Frühstück ein und geht zurück zum Lift. Im Fahrstuhl neben seinem Eimer stehen fünf Männer, die gerade abfahren wollen. Sie warten noch die Sekunde, die Demczur braucht, um seinen Eimer mit den Werkzeugen aufzunehmen. Dann tritt er zu den anderen Männern in den Fahrstuhl, die Kabinentür schließt.

Seit 1980 ist Jan Demczur in Amerika. In jenem Sommer lud ihn eine Tante, die einen Amerikaner geheiratet hatte, nach New York ein. Demczur bekam ein Urlaubsvisum, was ihn heute noch wundert. Der amerikanische Onkel verstand nicht, warum Demczur jemals wieder nach Hause wollte. Der Onkel war Amerikaner und ging davon aus, dass man früher oder später erschossen würde in Polen. Es war die Zeit der Streiks, die Zeit von Solidarnosc; keine Arbeit für Klempnerbrigaden, keine Arbeit für Demczur. Demczur blieb erst mal in New York. Er wollte ein bisschen Geld sparen und warten, bis sich der Solidarnosc-Rauch verzogen hatte. Er war

Umari, Atta beim Check-in in Portland

Die Metalldetektoren schlagen nicht an. „Thank you, Sir.“ Die Sache läuft.

Logan Airport in Boston

Boeing 767 der American Airlines

nie in der Gewerkschaft. Er wollte nur arbeiten. Er fand einen Job bei einer Baufirma in New York. Er schlief ein halbes Jahr lang auf der Couch seiner Tante, dann suchte er sich ein eigenes Zimmer im East Village.

Irgendwann wollte er nicht mehr zurück nach Polen. Er wurde amerikanischer Staatsbürger, schickte seine beiden Töchter aber sonntags auf die ukrainische Schule, seine Eltern stammten aus der Ukraine. Er war vier- oder fünfmal mit seinen Kindern bei seinen Eltern in Polen. Sie leben auf dem Land. Es ist schön dort, sagt er. Aber seine Kinder mögen das polnische Essen nicht. Sie vermissen Computer in Slupsk. Ihnen gefällt Polen nicht, er hat ihnen ein Haus in Amerika gekauft. Es steht fast in New York. Ein kleiner Garten für die Mädchen, eigene Zimmer. Und es gibt eine Doppelgarage, auch wenn er nur ein Auto besitzt.

Die Gesichter im Lift kommen ihm an diesem Morgen vage bekannt vor, er trifft jeden Tag Hunderte Leute auf seinen Fahrstuhlfahrten. Er kann niemanden zuordnen. Am bekanntesten kommt ihm der ältere dunkelhäutige Mann mit der Brille vor, der in den 69. Stock will. Der Alte hat zwei Becher in der Hand und zwei Tüten. Auch die anderen kehren vom Frühstück zurück. Nur ein bulliger Mann kommt offenbar direkt von draußen, er trägt einen Laptop, sein Anzug sieht teuer aus.

Der Fahrstuhl fährt los, noch befindet sich Jan Demczur in seinem Plan.

NASHUA, FLUGKONTROLLZENTRUM, 8.38 UHR

Die Boeing zieht als stummer Punkt über den Radarschirm. Wer sitzt am Steuer der Boeing? Drückt der Kapitän, John Ogonowski, ein 52-jähriger Vietnam-Veteran und Kürbisfarmer mit eigenen Feldern in Massachusetts, drückt er bis 8.38 Uhr in schnellem Rhythmus die Mikrofontaste am Steuerrad, um der Zentrale Zeichen zu geben? Wird er erst um 8.38 Uhr aus dem Pilotensessel gezwungen, bis dahin irregeführt durch die Drohung, das Ganze sei eine Flugzeugentführung alten Schlages, erpresst werde eine Landung in New York?

Oder wird Ogonowski bereits um 8.28 Uhr vom Steuer entfernt, als die Boeing sich plötzlich und scharf nach Süden wendet, um längs des Hudson gen New York City zu rasen? Drückt ein Attentäter die Mikrofontaste im Irrglauben, er wende sich an die Passagiere? „Macht keine Dummheiten“, „Niemandem wird etwas passieren“, „Wir kehren zum Flughafen zurück“ - das kann an die Piloten gerichtet sein, aber klingt es nicht auch wie eine Beschwichtigung von Fluggästen?

Von 8.40 Uhr an sitzt John Ogonowski nicht mehr am Steuerrad. Aus einer Höhe von 900 Fuß kommend, brüllt die Boeing 767 über die Häuserspitzen in die Straßen Manhattans hinunter, es ist der fürchterliche Klang einer todbringenden Waffe. In dieser Minute, da längst alles zu spät ist, kommt die offizielle Telefonkette an ihr Ende. Atemlos informiert die Luftfahrtbehörde FAA die Luftabwehrbehörde Norad (North American Aerospace Defense Command) über die Entführung des Fluges American 11.

Um 8.41 Uhr beantwortet die United Airlines 175 - ebenfalls besetzt mit fünf Terroristen auf dem Sprung, ohne dass die Crew dies bereits wüsste - eine Nachfrage des Kontrollzentrums nach der entführten American Airlines 11.

Flugkapitän Victor Saracini, 51 Jahre alt, ein früherer Navy-Soldat, meldet zwei Minuten ehe seine eigene Maschine von Marwan al-Shehhi und seinen Kämpfern gekapert wird, das Folgende: Ja, sie hätten etwas aufgeschnappt von der American 11. Kurz nach dem Start sei eine seltsame Übertragung hereingekommen, „als hätte jemand das Mikrofon genommen und gesagt: Alle in den Sitzen bleiben“.

Bald fällt auch der Transponder dieser Boeing 767 aus. Die mutmaßliche Entführung von United Airlines 175 wird gemeldet um 8.43 Uhr. Zeitgleich starten auf der Otis Air National Guard Base in Falmouth, Cape Cod, zwei F-15-Abfangjäger. Ein Routineschritt im Katastrophenplan.

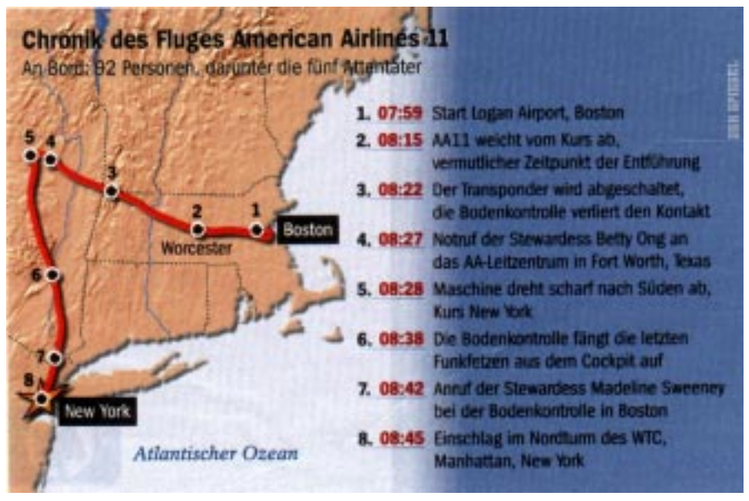
AN BORD VON AMERICAN AIRLINES 11, 8.42 UHR

Die von Mohammed Attas Trupp gekaperte Boeing rast die Halbinsel von Manhattan hinunter, als Madeline Sweeney, Stewardess seit 12 Jahren, 35 Jahre alt, wohnhaft in Acton, Massachusetts, von Bord aus bei der American-Airlines-Bodenkontrolle anruft. Sie hat ein Telefon in der Hand, ein mobiles oder ein Airphone, das sie aus der Rückenlehne eines Sitzes genommen haben könnte, sie erreicht einen der Manager, Michael Woodward.

Sie berichtet ihm, im Auge des Orkans, ruhig und gefasst, was der Fall ist. Sie sagt, „dieses Flugzeug ist entführt“, und: Zwei ihrer Kollegen lägen von den Terroristen erstochen im Gang. *Schlag sehr hart ins Genick, in dem Wissen, dass der Himmel auf dich wartet.* Einem Gast der Business- Class hätten sie die Kehle aufgeschnitten, „er scheint tot zu sein“. *Töte und denke nicht an den Besitz derjenigen, die du töten wirst.*

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, CIRCA 8.43 UHR

Chuck Allan sitzt an seinem Schreibtisch im 83. Stock und schaut kurz auf den Hudson herunter. In der Ferne, dicht über der George-Washington-Brücke sieht er einen kleinen Punkt. Ein Flugzeug. Es fällt ihm auf, weil er an dieser Stelle noch nie eine Maschine gesehen hat. Sie fliegt niedrig. Vermutlich im Landeanflug auf Newark. Er dreht sich wieder zu seinem Bildschirm und bedient sein Outlook-Programm weiter.


Chronik des Fluges American Airlines 11
An Bord: 92 Personen, darunter die fünf Attentäter
1. 07:59 Start Logan Airport, Boston
2. 08:15 AA11 weicht vom Kurs ab, vermutlicher Zeitpunkt der Entführung
3. 08:22 Der Transponder wird abgeschaltet, die Bodenkontrolle verliert den Kontakt
4. 08:27 Notruf der Stewardess Betty Ong an das AA-Leitzentrum in Fort Worth, Texas
5. 08:28 Maschine dreht scharf nach Süden ab, Kurs New York
6. 08:38 Die Bodenkontrolle fängt die letzten Funkfetzen aus dem Cockpit auf
7. 08:42 Anruf der Stewardess Madeline Sweeney bei der Bodenkontrolle in Boston
8. 08:45 Einschlag im Nordturm des WTC, Manhattan, New York
Boston
Worcester
New York
Atlantischer Ozean

„Sobald du das Flugzeug betrittst, solltest du zu Gott beten, denn du tust dies für Gott.“

Vor einigen Jahren hat Allan die Pilotenprüfung abgelegt. Er weiß genau, wie es klingt, wenn der Pilot die Gashebel nach vorn schiebt, um der Turbine maximale Schubkraft zu geben. „Man kann ein Flugzeug nur mit Schubkraftveränderung steuern. Bei vollem Schub hebt sich die Nase des Jets.“ Es ist genau dieses Geräusch, das Chuck Allan jetzt in seinem Rücken hört.

Allan ist EDV-Chef bei Lava Trading. Um 7.15 Uhr hat er die Computer von Lava Trading angeschaltet. Er ist verantwortlich dafür, dass die Datenströme von den Börsen aufbereitet werden und in Echtzeit zu den Kunden fließen, den großen Wall-Street-Firmen. Seit einiger Zeit ist er dabei, einen Daten-Sicherungsplan für den Notfall zu entwickeln. „Falls mal ein Flugzeug in den Turm fliegt“, hat er seinem Chef gesagt. Und gleich hinzugefügt, dass die Chancen für diesen Fall gleich null wären.

AN BORD VON AMERICAN AIRLINES 11, 8.44 UHR

Im Telefongespräch mit der Bodenkontrolle von American Airlines erwähnt die Stewardess Madeline Sweeney noch die Sitzplatznummer eines Terroristen, als das Gespräch fast vorüber ist. Woodward fragt, wo die entführte Maschine sei? Und erhält als Antwort: „Ich sehe Wasser und Gebäude ... Oh, mein Gott, oh, mein Gott!“

Im Cockpit sitzt der Pilot Mohammed Atta, in den schmalen Fenstern werden die Doppeltürme auf der Zungenspitze Manhattans in Sekundensplittern groß und riesig, als würde man ein Zoomobjektiv zu sich heranreißen. *Das Letzte, was zu tun ist, ist stets die Erinnerung an Gott, und die letzten Worte sollten sein, dass es keinen Gott außer Allah gibt und dass Mohammed sein Prophet ist.*

Allah ist groß.

Mohammed ist sein Prophet.

Du wirst bemerken, dass das Flugzeug anhalten und dann erneut fliegen wird. Dies ist die Stunde, in der du Gott treffen wirst.

Engel rufen deinen Namen.

Rushhour im World Trade Center

WTC-Lobby

Einschlagstelle im Nordturm

BOSTON, 8.44 UHR

Im Krisenzentrum von American Airlines ist die Führungscrew der Gesellschaft versammelt. Flug 11 wird auf dem Bildschirm, der die Position aller fliegenden Maschinen anzeigt, isoliert. Alle Augen verfolgen, wie der kleine Punkt sich bewegt. Die Linie von Flug 11 ist etwas verwackelt nach der Wende über Albany, hat sich dann aber wieder beruhigt.

Um 8.45 Uhr hört der Radarpunkt auf dem Schirm plötzlich auf sich zu bewegen. Für einen kurzen Moment scheint Flug 11 über New York stillzustehen. Dann verschwindet das Flugzeug vom Schirm.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 91. ETAGE, 8.45 UHR

George Sleigh, 63, Architekt beim American Bureau of Shipping, sitzt an seinem Schreibtisch und sieht das riesige Flugzeug im Anflug auf seinen Turm. „Die Räder waren ausgefahren, und ich konnte die Leute im Cockpit sehen. Die Maschine schlug ein paar Stockwerke über uns ein. Es gab eine grauenvolle Explosion."

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 83. ETAGE, 8.45 UHR

Chuck Allan hört in seinem Rücken ein dumpfes, saugendes, unerträglich lautes Geräusch. Als ob zwei Hochgeschwindigkeitszüge dicht aneinander vorbeifahren. Aus der Bürobox nebenan ruft Liz Porter, Allans Programmiererin: „Was zur Hölle ist das?"

„Die Räder waren ausgefahren, und ich konnte die Leute im Cockpit sehen."

Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 630 Stundenkilometern ist American Airlines Flug 11, 92 Menschen an Bord, in den Nordturm des World Trade Center gekracht.

Chuck schreit: „Da muss ein Hubschrauber eingeschlagen sein." Vor dem Fenster fallen Trümmer. Papier schwebt durch die Luft. An den Scheiben fließt draußen eine Flüssigkeit herunter. Und der Turm kippt. Er lehnt sich auf die Seite. Allan weiß, dass ein Hochhaus nachgeben muss. Er weiß, dass seine Etage bei Orkanböen um etwa fünf Meter in jede Richtung schwanken kann. Aber das hier ist kein Schwanken mehr. Das ist eine massive Neigung.

Im ganzen Turm schreien Menschen auf, klammern sich an Stühle, Schreibtische. Möbel verrutschen. Stifte und Aktenordner fallen zu Boden. Telefongespräche enden mitten im Satz. Die Bildschirme von Computern werden schwarz.

Die Boeing 767 ist, aus nördlicher Richtung kommend, auf der Nordseite des Turms gegen das Gebäude geprallt, etwa in Höhe des 96. Stocks. Die Maschine trifft den Turm in seiner Mitte, die Flügel beinahe waagerecht.

Aus der West- und der Ostfassade des Turms wächst ein Feuerball, ebenso wie aus dem Einschlagloch in der Nordfassade. Auch die Südseite wird erheblich zerstört: Trümmerteile schießen aus den Löchern.

Beim Aufprall durchschlägt die Boeing 767 mit ihrer Spannweite von 47,6 Metern etwa 35 Außenpfeiler - mehr als die Hälfte. Wegen ihres geringen Abstands und ihren festen Verbindungen untereinander übernehmen die verbleibenden Stützen der Außenwand die zusätzliche Last mit auf - und verhindern damit den sofortigen Einsturz.

Dass die Stützen so dicht standen, hatte der Turm einer Schwäche seines Erbauers zu verdanken: Minoru Yamasaki, der Architekt des World Trade Center, litt unter Höhenangst. Die Vorstellung, 400 Meter über den Straßen von Manhattan zu stehen und zwischen sich und dem Abgrund lediglich eine Glasscheibe zu wissen, ängstigte ihn. Yamasaki war der Meinung, Hochhäuser dieser Ausmaße sollten an der Außenwand etwas Massives haben, damit sich die Menschen, die dort oben arbeiten oder wohnen sollten, sicher fühlten.

Da zwischen den Außenstützen und dem Kern des Turms keine tragenden Säulen oder Trennwände sind, pflügt das Flugzeug nahezu ohne Widerstand durch die Büroräume.

Nach ungefähr 0,6 Sekunden kommen die Reste der Boeing, die Turbinen etwa, im Kern des Turms zum Stehen, wo sie fast die Hälfte der Stützpfeiler zerschlagen oder entscheidend beschädigen. Trümmerteile durchschlagen auch die Treppenhäuser im Gebäudekern, kappen Fahrstuhlseile und versetzen ganze Treppenabschnitte; für die Menschen, die sich zu diesem Zeitpunkt oberhalb der Einschlagstelle befinden, wird der Turm zur tödlichen Falle.

Aufprall und Explosion zerreißen die Aluminiumflügel und den Rumpf des Flugzeugs in Teile so groß wie eine Männerfaust.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 83. ETAGE

Der Horizont steht schräg im Fensterrahmen von Chuck Allans Büro. Es knirscht und quietscht in den Wänden. Die Spannung zerrt an den Bolzen, und dieses Geräusch hat er auch bei heftigstem Sturm noch nicht gehört. Schließlich kommt der Turm zurück. Die fast 300 000 Tonnen schwingen viermal, fünfmal. Dann ist es ruhig. Völlig ruhig. Kein Feueralarm, keine Ansagen. Nichts. Chuck versucht, seine Frau anzurufen. Er hört das Freizeichen, aber bekommt keine Verbindung. Seine Frau ist Palästinenserin.

Sabah Allan-Hassounah liest jeden Tag die arabischen Zeitungen und empfängt al-Dschasira, den arabischen Nachrichtensender. Der Nahe Osten ist nicht allzu weit entfernt von ihrem Haus in New York. Sabah kennt die arabischen Führer, viele persönlich. Sie kennt auch jene dubiose Organisation al-Qaida, glaubt, dass der ägyptische Arzt Aiman al-Sawahiri das eigentliche Hirn der Gruppe ist und Bin Laden nur der Frontmann.

Als Chuck seine Frau anruft, ist Sabah Allan noch in der Elternversammlung. Er schaut aus dem Fenster und überlegt, was er jetzt tun soll. Draußen auf dem Flur ist Feuer, dünner Rauch dringt durch die Türritzen. Eine Feuerübung hat es nie gegeben.

Die Boeing 767 war betankt für einen Transkontinental-Flug von Boston nach Los Angeles, sie hatte beim Einschlag noch rund 34 000 Liter Kerosin an Bord, das meiste davon in den Flügeltanks.

Beim Aufprall werden die Aluminiumtanks zerfetzt. Der Treibstoff schießt mit Fluggeschwindigkeit heraus, in der Luft werden die Tropfen zerstäubt. In Bruchteilen von Sekunden bildet sich so ein zündfähiges Gemisch.

Dieses Gemisch explodiert sofort: entzündet durch die enorme Reibungshitze, durch den Funkenflug der Stahlteile, durch heiße Triebwerksteile, vor allem aber durch Kurzschlüsse in der Elektrik des Nordturms.

Die Druckwelle der Explosion schießt zwischen den Stützen hindurch, lässt diese aber an ihrem Platz. Die Wucht der Explosion ist so groß, dass Flugzeugteile aus der anderen Seite des Turms geschleudert werden; auf einer Straße in unmittelbarer Nähe des World Trade Center stehen Passanten nach dem Einschlag ratlos um einen enormen Zylinder verbogenen Metalls - es dauert eine Weile, bis sie begreifen, dass es sich um das Triebwerk eines Flugzeugs handelt.

Die Leute auf der Treppe machen für sie Platz, sie gucken entsetzt auf ihr verbranntes Gesicht.

Das Kerosin verbrennt bei dieser Explosion nicht vollständig. Beträchtliche Mengen schießen aus den geplatzten Tanks und ergießen sich in die darunter liegenden Geschosse - eine Kerosin-Gischt, die mit mehreren hundert Stundenkilometern Treppenhäuser, Büroräume und Fahrstuhlschächte mit einem Film aus Treibstoff überzieht. Gardinen, Polster und Teppiche saugen den Kraftstoff auf und wirken wie Dochte.

Für die Menschen, die sich in diesem Moment in den unmittelbar betroffenen Etagen aufhalten, kommt der Tod in Sekundenbruchteilen: Sie verdampfen einfach in der Feuersbrunst.

Flüchtende Angestellte, Feuerwehrmann im Treppenhaus des Nordturms*

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, BÜRO DER FIRMA CANTOR FITZGERALD

In den Stockwerken 101 bis 105 sitzt die Firma Cantor Fitzgerald, die unter anderem mit festverzinslichen Wertpapieren handelt, vor allem Staatsanleihen. Mit solchen Papieren finanzieren Regierungen in aller Welt ihre Haushaltsdefizite.

Cantor Fitzgerald hat in seiner Geschichte zweimal elektronische Verfahren entwickelt, die Anbieter und Nachfrager in diesem Markt näher zusammenführen, zuletzt Ende der neunziger Jahre.

So sicherte sich die Firma große Marktanteile, machte aber einen Teil der eigenen Händler arbeitslos. Die Stimmung war daher zuletzt schlecht. Viele bangten um ihre Jobs. Cantor Fitzgerald beschäftigte vor dem 11. September weltweit 2100 Leute, davon waren 1000 im World Trade Center tätig.

Viele Angestellte sterben sofort in der Explosion. Andere ersticken, andere werden mit in die Tiefe gerissen, als das Gebäude später kollabiert, denn kein Fluchtweg bleibt frei. Von den rund 700 Leuten, die sich um 8.46 Uhr in den Büros von Cantor Fitzgerald aufhalten, überlebt niemand, ein Drittel des Unternehmens wird ausgelöscht. Keine andere Firma hat so hohe Verluste.

Michael Wittenstein, einer der Händler von Cantor Fitzgerald, wird bei einem Gespräch mit einem Kunden unterbrochen, als die Maschine einschlägt. Kurz darauf ruft er zurück und entschuldigt sich: „Wir evakuieren“, sagt er, „ich glaube, es war eine Explosion im Boiler-Raum.“ Auch Wittenstein schafft es nicht.

Als das Flugzeug einschlägt, steht eine Mitarbeiterin von Cantor Fitzgerald im Aufzug im 78. Stock. Es ist Virginia DiChiara, 44, die gerade in ihr Büro im 101. Stock fahren will. Sie ist Revisorin, eine energische, tatkräftige Frau mit einer kraftvollen Stimme. Ihre Haare sind lang. Heute kommt sie später als üblich, weil ihre beiden Hunde, Remy und Sidney, wegen des schönen Wetters länger im Garten toben wollten. Das rettet ihr das Leben, nicht aber die Gesundheit.

Der Fahrstuhl, in dem sie war, ist verschwunden - übrig bleibt nur ein großes, schwarzes Loch.

Die Abfahrt des Aufzugs hat sich verzögert, weil sich noch in letzter Sekunde ein Mann in die Kabine gequetscht hat. Die Türen des Aufzugs gehen wieder auf, schließen sich dann langsam. Als der Spalt noch 40 Zentimeter breit ist, schwankt plötzlich der Turm. Sofort geht das Licht in der Kabine aus, die Tür regt sich nicht mehr. An der Decke sind zwei Kabel gerissen, sie schlagen heftig hin und her, Funken sprühend. Alle schreien, auch DiChiara.

Durch den Spalt in der Tür sieht DiChiara ein blaues irisierendes Licht. Es ist brennendes Kerosin, das durch den Schacht des Fahrstuhls heruntertropft. Der Mann, der vor ihr steht, zwängt sich durch den Spalt und verschwindet in der Skylobby. DiChiara überlegt. Eine Sekunde, zwei Sekunden, drei Sekunden. Das Kerosin tropft stärker. Sie nimmt die Hände vors Gesicht und drückt mit den Ellbogen gegen die Türen. So kommt sie hinaus.

Sie spürt, wie das Kerosin auf ihre Schultern tropft. Ihr Haar steht in Flammen, ihre Bluse. Sie löscht das Haar mit den Händen, wälzt sich dann auf dem Boden, bis kein Feuer mehr an ihrem Körper brennt. Sie kriecht zur Wand, setzt sich hin.

Sie sieht, dass ihre Hände und Arme völlig verbrannt sind. Sie spürt, dass auch Gesicht und Rücken verbrannt sind. Sie hat keine Schmerzen. Sie ist allein in der Skylobby und weiß nicht, was sie tun soll. Sie sieht, dass Marmor von den Wänden gebrochen ist. Große Stücke liegen auf dem Boden. Überall ist Rauch.

Dann sieht sie einen Mann mit einem Aktenkoffer durch die Skylobby gehen. Sie kennt ihn, auch er arbeitet bei Cantor Fitzgerald im 101. Stock. Sie ruft. Der Mann kommt zu ihr.

Virginia?, sagt er.

Ich glaube, ich bin ein bisschen verbrannt, sagt sie.

Er will ihr helfen, weiß aber nicht, wie. Er klopft an eine der Türen im 78. Stock. Ein Mann öffnet. Sie holen Virginia und gießen Wasser über ihre Brandwunden. Sie fällt in Ohnmacht.

Als sie wieder bei Bewusstsein ist, sagt ihr Kollege: Virginia, es gibt zwei Optionen. Wir können hier warten, bis jemand kommt und uns rettet. Wir können nach unten laufen, wenn du dir das zutraust.

Sie weiß, dass niemand in den 78. Stock kommen würde, um sie zu holen.

Lass uns gehen, sagt sie.

Sie sieht, wie sich ihre Haut in großen Stücken von den Armen und Händen löst. Sie sieht, wie große Blasen aufquellen. Sie kann es nicht ertragen, dass sie berührt wird. Allein steht sie auf und folgt ihrem Kollegen und einem Unbekannten zurück in die Skylobby. Noch immer Rauch.

Der Fahrstuhl, in dem sie war, ist verschwunden. „Ein großes, schwarzes Loch“, sagt DiChiara. Sie hat nicht gesehen, dass nach ihr jemand den Aufzug verlassen hat. Vier Leute waren noch drin.

Die beiden Männer führen sie ins Treppenhaus. Dort ist es heiß, eng. Nur zwei Leute können nebeneinander gehen. Graue Wände, an jeder Seite ein Handlauf. Es riecht nach Kerosin, nach Feuer. Die Männer und Frauen, die aus den oberen Stockwerken kommen, sind ruhig, keine Panik.

DiChiara und ihre Begleiter reihen sich ein und steigen zügig ab. Die beiden Männer gehen voraus, damit sie DiChiara auffangen können, wenn sie fällt. Sie muss vorsichtig sein, weil sie sich wegen der Verbrennungen nicht am Handlauf abstützen kann. Die Leute machen Platz, damit sie vorbeikann. Sie gucken entsetzt. Eine Frau schreit auf, als sie DiChiaras Gesicht sieht.

Machen Sie sich keine Sorgen, ich werde bald wieder okay sein, sagt sie.

DiChiara möchte nicht, dass jemand ihretwegen in Panik gerät. Eine Panik im Treppenhaus würde ihr den Abstieg noch schwerer machen.

Sie ist sehr besorgt wegen ihres Gesichts. Sie sieht, wie schlimm es um ihre Hände steht, und sie hat Angst, dass ihr Gesicht genauso schwer verbrannt ist. Sie fragt ihren Kollegen.

Virginia, sagt er, dein Gesicht ist längst nicht so schlimm verbrannt wie deine Hände.

Aber sie trifft immer noch auf Leute, die sie entsetzt anstarren. Bis zum 28. Stock geht der Abstieg zügig voran. Dann stockt es, weil Feuerwehrmänner den Flüchtenden entgegenkommen.

Sind Sie okay?, fragt ein Feuerwehrmann DiChiara.

Ich bin okay, sagt sie.

Im 21. Stock bleibt sie stehen, weil ihr jemand Wasser reicht. Sie gießt es sich über die Arme, trinkt. Sie würde sich so gern hinsetzen, aber sie hat Angst, dass sie dann nicht mehr hochkommt. „Ich bin ein Mensch, der immer funktionieren will“, sagt DiChiara von sich. Sie geht weiter. Sie denkt an nichts.

Jedenfalls kann sie sich nicht daran erinnern, dass sie an etwas gedacht hat. Im Rückblick sagt sie, dass sie wahrscheinlich an ihren Bruder gedacht habe. Es gab nämlich schon einmal ein großes Feuer in ihrem Leben.

Da war sie sechs und ihr Bruder neun. Der Bruder spielte mit Streichhölzern, und plötzlich stand er in Flammen, und sein Zimmer stand ebenfalls in Flammen. Die kleine Virginia rannte nach unten, um ihre Eltern zu alarmieren. Der Vater rannte nach oben und holte seinen Jungen, dessen Haut da schon zu 90 Prozent verbrannt war. Er starb.

NORDTURM, 83. ETAGE

Chuck Allans Programmiererin Liz Porter steht in ihrem Büro. Sie hat die Tür zum Flur zugemacht. Einen Augenblick lang denkt sie: Im schlimmsten Fall schlage ich die Scheibe ein, da draußen ist zumindest Sauerstoff, dann lebe ich noch ein paar Sekunden länger. Sie denkt: besser springen als verbrennen. Dann schreit jemand, er habe einen Treppenaufgang gefunden. Dort sei es sicher, nur der Lift brenne.

Chuck Allan denkt: Wahrscheinlich lassen die mich heute Nachmittag nicht mehr

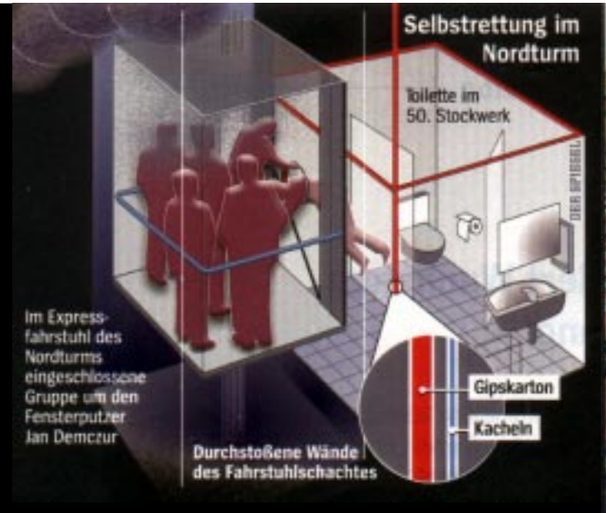
Fahrstuhlschacht im World Trade Center

* Das Foto wurde aufgenommen von John Labriola, der aus seinem Büro im 71. Stock floh und überlebte.

Brennender Nordturm

Überlebender Allan

Der Tod kommt in Bruchteilen von Sekunden. Sie verdampfen einfach in der Feuersbrunst.


Selbstrettung im Nordturm
Toilette im 50. Stockwerk
Im Expressfahrstuhl des Nordturms eingeschlossene Gruppe um den Fensterputzer Jan Demczur
Durchstoßene Wände des Fahrstuhlschachtes
Gipskarton
Kacheln

Mit den Schrubbern kratzen sie Risse in die Wand. Gipskarton, kein Beton.

Fahrstuhl-Mitfahrer Phönix, Demczur, Smith

ins Büro. Ich nehme besser meine Autoschlüssel mit. Er geht noch einmal in sein Büro und holt die Umhängetasche mit den Schlüsseln. Laptop und 1800 Dollar, die er vorhin am Automaten gezogen hat, um den Elektriker zu bezahlen, lässt er liegen. Vor dem Fenster fallen immer noch Gebäudeteile hinunter.

Allan hat Autobomben im Nahen Osten erlebt. Er war in Israel, als der Irak Scuds auf das Land feuerte. Sabah und er wohnten gleich hinter der amerikanischen Botschaft in Beirut, als diese 1983 in die Luft flog. Als letzter Mitarbeiter von Lava Trading verlässt Chuck Allan gegen 9.05 Uhr den 83. Stock des Nordturms. Es kommt ihm nicht in den Sinn nachzusehen, ob in den anderen Büros noch Leute sitzen. So weiß er nicht, dass die Mitarbeiter von „General Telecommunications“ auf der gleichen Etage noch in ihren Kastenbüros sitzen und auf die Rettungsdienste warten.

Der östliche Aufgang ist voll mit Leuten. Die Luft ist noch relativ gut. Die vier Leute von Lava Trading bleiben zusammen. Alle haben ihre Handys in der Hand und versuchen, aus dem Turm herauszutelefonieren. Chuck hat in seinem Büro den Ruf, etwas verschroben zu sein. Er ist nicht nur Hobbypilot, er ist auch Hobbyfunker. In seiner Umhängetasche hat er ein Zwei-Meter-Band-Funkgerät.

Allan sendet den Hilferuf „Mayday“ auf verschiedenen Frequenzen. Als er schließlich Kontakt bekommt, wird er aus der Leitung geworfen: „Jeder Funkverkehr ist gesperrt, um die Frequenzen für die Notrufe freizuhalten. Gehen Sie aus der Frequenz heraus.“ Die denken, er sei ein Wichtigtuer. Aus den Gesprächsfetzen reimt er sich zusammen, dass eine Maschine von American Airlines die Türme getroffen hätte. Er versteht das nicht: „Okay, Flugzeuge können abstürzen. Wieso ausgerechnet in die Türme? Der Pilot hatte den ganzen Hudson, um runterzugehen.“

Die Feuerschutztür im 77. Stock ist verschlossen. Die Gruppe muss die Treppe wieder hochsteigen und einmal quer durch den Turm laufen, um ein anderes Treppenhaus zu finden. Es ist voller Rauch und riecht Ekel erregend nach Kerosin. Es brennt in den Augen. Allan denkt zum ersten Mal, dass sie es nicht alle schaffen werden.

Es geht jetzt unendlich langsam voran, Schritt für Schritt. Ein blonder, untersetzter Mann hat aus irgendeinem Grund die September-Ausgabe von „Esquire“ in der Hand. Auf dem Titel sitzen Tom Hanks und Steven Spielberg in Prada-Anzügen. Der Mann mit der „Esquire“ heißt Michael Wright, Chefbuchhalter von „Network Plus“ im 81. Stock. Er saß auf dem Klo und las die Tom-Hanks-Geschichte, als das Flugzeug kam. Als er die Toilettentür wieder öffnete, war dort, wo der Flur war, ein drei Stock tiefer Riss.

Allan ist nicht sonderlich religiös. Im Nahen Osten hat er gelernt, Fatalist zu sein. Wenn die Zeit kommt, kommt sie. Sein Kollege Keith beginnt nervös zu werden. Dann reißen ihm die Nerven. „Ich bekomme keine Luft mehr, ich halte das nicht aus“, schreit er und drängelt sich an den anderen vorbei.

Auf dem 25. Stock kommen ihnen die ersten Feuerwehrleute entgegen. Total erschöpft vom Treppensteigen. Sie sagen: „Gehen Sie weiter. Es wird besser. Unten ist alles sicher.“ Aber sie haben Angst. Man sieht es in ihren Gesichtern.

Als Allan und die anderen den 20. Stock erreicht haben, wird die Luft besser. Es gibt immer noch keinen Feueralarm und keine Durchsage. Chuck Allan schafft es um 9.40 Uhr, seine Frau Sabah anzurufen. Sie hat gerade ihr Handy in der Hand, um einen Arzt anzurufen. Sie fürchtet, hysterisch zu werden. Sie ist sich sicher, dass es Chucks Büro getroffen hat. „Allah“, betet sie, „lass ihn nicht lange leiden.“ Dann klingelt es, und auf dem Display erscheint Chucks Nummer. Er sagt: „Wir sind noch im Gebäude. Aber wir sind gleich draußen.“ Er muss schreien. Im Hintergrund sind Rufe zu hören und aufgeregte Stimmen.

NORDTURM, 67. ETAGE

American Airlines 11 mit Mohammed Atta im Cockpit war 30 Stockwerke über Jan Demczurs Fahrstuhl eingeschlagen, sie zerstörte einen Großteil der Fenster, die Demczur an diesem Morgen geputzt hat, und tötete alle 69 Mitarbeiter der Firma Fred Alger im 93. Stock, wo er zwischen 7.35 und 7.55 Uhr geputzt hatte, und alle Mitarbeiter der Firma Carr Futures im 92. Stock, die er dort vor anderthalb Stunden traf. Die sechs Männer werden hin und her geschleudert, der Fahrstuhl schwingt, bleibt einen Moment stehen, schwingt noch mal, dann beginnt er nach unten zu rutschen. Die Kabine bietet Platz für zwölf Personen, sie sind sechs. Die Männer rappeln sich auf.

Der schwarze alte Mann neben der Tür ruft: „Drückt den Stop-Knopf! Drückt den beschissenen Stop-Knopf!“ Als niemand reagiert, drückt er ihn selbst. Der Fahrstuhl bleibt stehen, die anderen sehen den alten Mann an. Es ist ruhig.

Al Smith arbeitet seit fünf Jahren auf der Poststelle der Port Authority, der die beiden Türme gehören. Die Port Authority ist eine Behörde, die Angelegenheiten zwischen den Staaten New York und New Jersey regelt. Sie kümmert sich um Brücken, Tunnel, Fähren, die beide Staaten miteinander verbinden. 2000 der 8000 Mitarbeiter der Port Authority arbeiten im World Trade Center. Smith ist 61 Jahre alt und wohnt in einem kleinen Apartment direkt neben der Subway-Trasse in Bushwick, Brooklyn. Er ist ledig, er hat in den verschiedensten Jobs gearbeitet, er saß in den Sechzigern mal anderthalb Jahre lang wegen Diebstahls im Gefängnis. Dort hat ihm jemand mit der Rasierklinge den Hals aufgeschnitten, eine beachtliche Narbe ist übrig geblieben. Er ist ruhig geworden mit den Jahren, er macht Plastiken aus Holz und Pappe, die er auf Flohmärkten verkauft, und würde gern davon leben können. Er sieht jünger aus als 61, er ist der Kleinste im Lift.

Al Smith hat für seine behinderte Kollegin Janet aus der Poststelle und für sich Frühstück geholt wie jeden Morgen. Er macht das immer auf dem Weg zur Arbeit. Zuerst geht er in die Cafeteria, dann in die Poststelle. Er ist heute zehn Minuten zu spät, weil er eine Subway verpasst hat.

Es ist 8.48 Uhr, es ist immer noch ruhig, es riecht verbrannt. Jan Demczur drückt den Notruf-Knopf. Sie warten. Nach einer halben Minute meldet sich eine Männerstimme. Sie ist entspannt, obwohl überall im Haus Notrufe aus Fahrstühlen eingehen. Die Notrufzentrale befindet sich im 3. Untergeschoss des Nordturms. Die Stimme sagt, dass es Probleme im 91. Stockwerk gebe. Eine Explosion oder so was. Dann verstummt sie. Demczur drückt noch mal auf den Knopf, dann auch George S. Phönix III., ein Ingenieur der Port Authority aus dem 74. Stock. Er ist seit 8 Uhr im Gebäude und trägt in der linken Hand ein kleines Papptablett mit Kaffee, Milch und einem Donut. Niemand meldet sich. Nach weiteren zwei Minuten dringt Rauch in die Kabine ein. Es ist schwarzer Rauch, wie er beim Verbrennen von Flugzeugbenzin entsteht. Es wird warm.

„Wir müssen hier raus“, ruft Phönix.

Der untersetzte Mann im guten Anzug zieht ein Handy aus der Jackentasche, aber er bekommt keine Verbindung. Auch Phönix versucht es. Jan Demczur besitzt kein Handy. Er wüsste auch nicht, wen er jetzt anrufen sollte. Er versucht, die Fahrstuhltür zu öffnen, der untersetzte Mann im guten Anzug hilft ihm. Er heißt John Paczkowski und ist der stellvertretende Direktor der Port Authority. Ein hohes Tier. Paczkowski zieht links, Demczur rechts. Es ist eine der Fahrstuhltüren, die in der Mitte schließen, zum Glück. Sie bekommen sie auf. Sie sehen auf eine graue Wand. Colin Richardson, ein weiterer Mann im Fahrstuhl, stöhnt leise. Die Tür schnappt wie-

United Airlines 175 kurz vor dem Einschlag in den Südturm

der zu. Paczkowski und Demczur ziehen sie noch mal auf. Sie klemmen den Stiel von Jan Demczurs Schrubber dazwischen. Wieder sehen sie die Wand. Sie stecken irgendwo zwischen dem 44. und dem 74. Stock. Es gibt keine Ausstiege hier. Es gibt nur den Schacht. Die blanke Wand.

Demczur streicht mit der Hand über die graue Fläche. Es sieht aus wie Gipskarton. Paczkowski tritt gegen die Wand, aber sie gibt nicht nach. Auch Phönix versucht es. Nichts. Der Rauch wird schlimmer. Phönix taucht eine seiner Papierservietten aus der Cafeteria in seine Milch und hält sie sich vor das Gesicht. Auch Al Smith, Colin Richardson und der sechste Mann, Shivam Iver, machen das.

„Hat jemand ein Messer?“, fragt Paczkowski. Sie untersuchen ihre Taschen, sie haben nur Kugelschreiber. Demczur holt seinen Schrubber aus dem Eimer. Er entfernt den Wischgummi vom oberen Stück und zieht den Griff ab. Sie haben jetzt zwei Werkzeuge. Jan Demczur hackt mit dem etwa 40 Zentimeter langen, dünnen Oberteil auf die Wand ein, den kurzen, dreieckigen Griff gibt er John Paczkowski. Seit dem Einschlag sind etwa acht Minuten vergangen, sie kratzen Risse in die Wand. Es ist Gipskarton, kein Beton.

Die beiden Männer mit den polnischen Namen haben die Leitung der Aktion übernommen. Richardson und Shivam Iver scheinen angeschlagen, sie schweigen, manchmal stöhnen sie leise. Al Smith redet auf die beiden Arbeiter ein, ermuntert sie. George Phönix ist 36 und damit der jüngste Mann im Aufzug, er will was machen, weiß aber nicht, was. Er klettert auf das Geländer und versucht, die Decke aufzustoßen, wie er es in vielen Filmen gesehen hat. Aber die Decke gibt nicht nach. Es gibt keine Fugen oder so etwas, sie scheint fest mit den Kabinenwänden verschweißt zu sein. Phönix hämmert minutenlang mit den Fäusten auf die Decke ein.

Richardson sagt: „Hören Sie auf, hören Sie endlich auf.“

Phönix hämmert weiter. Demczur und Paczkowski arbeiten verbissen.

Nach weiteren fünf Minuten haben die beiden Männer etwa drei Zentimeter tiefe Kerben in die Wand gekratzt. George Phönix, der Ingenieur, schlägt vor, längere Kratzer zu machen, um die Gipsfläche zu destabilisieren. Sie folgen seinem Rat. Bald sind die Kerben sechs Zentimeter tief, es sind offenbar mehrere Platten, die durch den Stahlrahmen zusammengehalten werden.

Richardson wirft Al Smith vor, den Stop-Knopf gedrückt zu haben. Auch Shivam Iver hat daran gedacht.

Smith schweigt.

„Es ist müßig, darüber zu reden“, sagt der stellvertretende Direktor der Port Authority. Er schwitzt. Er ist froh, dass sie eine Aufgabe haben, auf die sie sich konzentrieren können. Irgendetwas, das vorwärts geht. Es hält sie zusammen.

Paczkowski wechselt sich mit Phönix ab. Jan Demczur aber lässt seinen Stab nicht los. Er hat wieder einen Plan, er kann arbeiten. Er kratzt und kratzt, seine Hand schwillt an und beginnt zu bluten. Als sie die dritte Schicht erreichen, rutscht ihm das Metallstück aus der Hand, es fällt genau in die Lücke zwischen Tür und Schacht. Jetzt haben sie nur noch ein Werkzeug. Richardson flucht leise.

Um 9.20 Uhr ist das Loch in der Wand zehn Zentimeter groß, die Luft wird etwas besser. Phönix klammert sich am Geländer an der Rückwand fest und tritt mit dem Rücken zum Loch wie ein Pferd gegen die Mauer. Sie splittert. Auch der bullige Paczkowski und Demczur treten jetzt, die Ränder geben nach, das Loch wird schnell größer. Hinter der Wand befindet sich in etwa 15 Zentimeter Abstand eine zweite. Aber sie ist viel dünner. Phönix tritt sie beim ersten Versuch durch. Die Luft wird jetzt deutlich besser.

In den folgenden Augenblicken merken sie, dass auf der anderen Seite ein Raum ist. Um 9.30 Uhr ist das Loch so groß, dass sich Al Smith hindurchzwängen kann.

Smith kommt in der Herrentoilette der 50. Etage an. Er fällt auf die Kacheln, die Luft ist gut, es ist hell. Er ruft in das Loch, dass er Hilfe holt.

„Ich komme gleich zurück“, ruft der alte Mann, während er über die Fliesen davonläuft. Die Männer im Fahrstuhl glauben nicht daran oder wollen es nicht darauf ankommen lassen. Sie arbeiten weiter am Loch. Paczkowski ist etwa doppelt so breit wie Smith, er war früher bei den Marines.

Sie denkt: Im schlimmsten Fall schlage ich die Scheiben ein - besser springen als verbrennen.

Smith läuft über den bereits leeren Flur. Als er an den Fahrstühlen vorbeikommt, öffnet sich eine der Türen. Smith steht vor dem offenen Fahrstuhl. Er weiß, dass er da nicht einsteigen darf. Eigentlich nicht. Er steigt ein und fährt zur Fahrstuhlwechselstation in die 44. Etage. Dorthin, wo sie vor 40 Minuten losgefahren waren. Es klappt. Als die Tür aufgeht, ist er in einer anderen Welt. In der Katastrophenwelt. Feuerwehrleute und Polizisten rennen durcheinander. Al Smith hält einen der Feuerwehrmänner fest und erklärt ihm sein Problem. Sie steigen wieder in einen Fahrstuhl und fahren hoch in die 50. Etage. Es ist inzwischen 9.35 Uhr. Als sie im Badezimmer ankommen, klettert gerade der letzte Mann, John Paczkowski, aus dem Loch. Die Männer umarmen sich kurz.

Sie sagen sich zum ersten Mal an diesem Tag ihren Namen. Jan Demczur spricht seinen Vornamen nicht mehr polnisch aus, sondern sagt Dschaen. Die anderen fünf denken, dass er John heißt. Jan Demczur notiert auf dem kleinen Stück Karton, auf dem sein Tagesplan steht, vier Telefonnummern. Es ist 9.40 Uhr, George Phönix erreicht über sein Handy zum ersten Mal seine Frau.

Sie laufen alle in das nächste Treppenhaus, das völlig verlassen ist. Jetzt denkt auch Jan Demczur an seine Frau. Sie arbeitet sechs Straßen weiter, sie ist Buchhalterin. Er hat sie vor 15 Jahren kennen gelernt, in einer ukrainischen Kirche. Sie stammt aus der Ukraine. Sie ist eine gute Frau, immer noch. Er hat keinen Fehler mit ihr gemacht, so würde er es ausdrücken. Er überlegt einen Moment, ob er George Phönix um dessen Handy bitten soll, aber eigentlich kann er mit seiner Frau auch später noch reden. Bis zum 44. Stock sind die sechs Männer zusammen, dann verlieren sie sich im Chaos.

Die Männer aus dem Fahrstuhl waren eine Stunde lang zusammen, jetzt ist wieder jeder für sich selbst verantwortlich. Sie sind in verschiedenen Treppenhäusern, sie vergessen sich, es gibt so viele neue Nachrichten. Die Leute, die sie treffen, kommen meist aus höheren Stockwerken. Demczur hört zum ersten Mal, dass ein Flugzeug ihren Turm getroffen hat.

UWE BUSE, FIONA EHLERS, LOTHAR GORRIS, ULLRICH FICHTNER, HAUKE GOOS, RALF HOPPE, THOMAS HÜETLIN, ANSBERT KNEIP, DIRK KURBJUWEIT, ALEXANDER OSANG, CORDT SCHNIBBEN, ALEXANDER SMOLTCZYK, HOLGER STARK, BARBARA SUPP

Aufnahme eines TV-Hubschraubers direkt nach dem Einschlag der UA 175 in den Südturm

United Airlines 175 kurz vor dem Einschlag in den Südturm des World Trade Centers

TERROR (III): Am 11. September wurden New York und die Welt von einem Attentat getroffen, wie es vorher keines gab. In einer vierteiligen Serie beschreibt der SPIEGEL die Hintergründe: die monatelange Vorbereitung des Angriffs durch die Täter, die Vorgänge an Bord der Flugzeuge und das Drama in den Türmen des World Trade Center. SPIEGEL-Recherchen unter Bekannten der Täter, bei Sicherheitsbehörden und Überlebenden machen es möglich, den Ablauf des Massenmords an über 3000 Menschen aus 62 Ländern minutiös zu rekonstruieren.

„Niemand wird dich hier oben retten“

Was wirklich geschah beim Angriff auf Amerika

NEW YORK, WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM, 8.12 UHR

Steve Miller ist vier Minuten zu spät. Er holt den Sicherheitsausweis aus seiner braunen Ledertasche und zieht ihn durch das Lesegerät der Metallschleuse in der Lobby des Südturms. Die Trader der “Fuji Bank” beginnen ihren Tag um 8.20 Uhr, und Miller muss ihre Computer vorher überprüfen. Fängt ja gut an der Tag. Außerdem drücken seine neuen braunen Schuhe. Seine Frau hat ihn zu diesen Dingern überredet, weil sie findet, er sähe darin mehr wie ein Cowboy aus.

8.20 Uhr, 80. Stock, alle Computer funktionieren, und Miller kann endlich diese verdammten Schuhe ausziehen. Er geht einen Meter zum Fenster und blickt zur Brooklyn Bridge. Die Luft ist so klar heute Morgen, dass er sogar sein Apartment in Brooklyn sehen kann.

Miller hat Religion, Geschichte und Literaturwissenschaften studiert, er hat zwei Jahre lang bei einem Indianerstamm gelebt, er sammelt alte Bücher - und von all dem will hier oben in der Bank niemand etwas wissen. Aber Miller kennt sich mit Computern aus, und deshalb ist er einer der wichtigsten Menschen auf dem Flur. Wenn die Monitore nicht funktionieren, verlieren die Trader der Fuji Bank Millionen im Minutentakt.

Bis zu sechs Bildschirme hat ein guter Trader auf seinem Tisch aufgebaut, um weltweit gesammelte Informationen in Geld zu verwandeln. Aus dem Wissen über den Verfall des Stahlpreises in Indonesien, die Zinssteigerung in Russland und eine drohenden Rezession in Brasilien verdienen sie an einem guten Vormittag einen Jeep Cherokee, den sie abends ihrer Frau als kleine Aufmerksamkeit mitbringen.

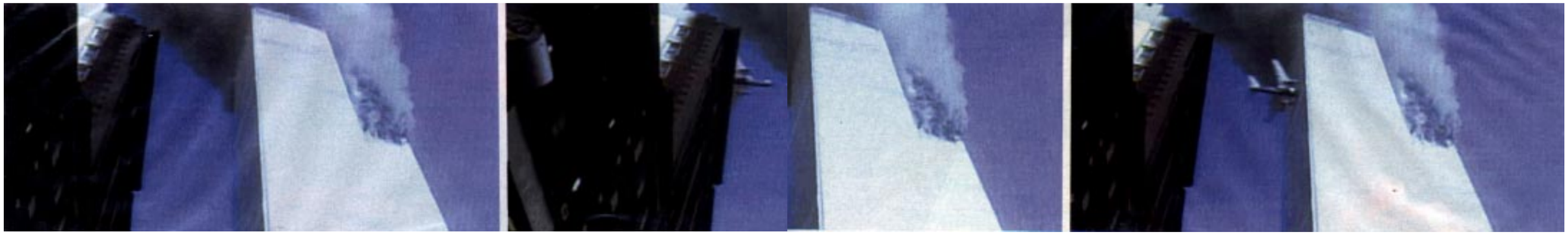
Aber Miller ist kein Trader, er ist nur eine Art gut bezahlter Hausmeister. Den ganzen Tag brüllen die Trader in ihre Telefone und lassen ihre Hosenträger schnalzen, aber wenn einer ihrer Monitore abstürzt, dann brüllen sie nur noch: „Smiller“. So beginnt Millers Internet-Adresse.

Es scheint wieder so ein Tag zu werden, an dem gar nichts passiert. Ein paar Trader werden vorbeikommen, aus dem Fenster aufs Wasser starren und über Segelboote fachsimpeln, die sie sich zulegen wollen.

AN BORD VON UNITED AIRLINES 175, 8.37 UHR

Die Skyline Manhattans strahlt noch im spätsommerlichen Morgenlicht, als besorgte Fragen der Flugleitzentrale die Cockpits über Neuengland erreichen. Wo ist American Airlines 11? Sieht jemand die Maschine? Der Pilot meldet sich nicht mehr. Noch weiß die Flugleitzentrale nicht, dass die Maschine entführt wurde und seit gut 20 Minuten auf Abwegen fliegt, inzwischen südwärts, Richtung New York City. Es ist der 11. September, 8.37 Uhr, *Good morning, America*, die Welt glaubt an einen normalen Dienstag, noch acht Minuten lang.

Im Cockpit der United Airlines 175 hören die Piloten die Bitte eines Fluglotsen, nach der verstummten American 11 Ausschau zu halten. Um 8.38 Uhr meldet Flugkapitän Victor Saracini, 51 Jahre alt, ein Navy-Veteran: „Ja, wir haben ihn im Blick...



scheint ungefähr 20 ... äh ... 29 000, 28 000 Fuß hoch zu sein.“ Seine eigene Boeing kreuzt in diesem Moment das Tal des Hudson in westlicher Richtung, sie schauen nach links, nach Süden, als sie American 11 sehen.

Die Boeing 767 senkt ihre Spitze. Gott ist groß. Mohammed ist sein Prophet.

Weiter hinten an Bord von United Airlines 175 freut sich Ruth McCourt, 45, über die Vorfreude ihrer vierjährigen Tochter Juliana. Mit 54 anderen Passagieren fliegen die beiden von Boston nach Los Angeles, ein Ausflug. Dem Mädchen ist ein Besuch in Disneyland versprochen, klein sitzt „Miss J“ im großen Flugzeugsitz, nervös vor der Begegnung mit Mickey, Goofy und Uncle „Dagobert“ Scrooge.

In Kalifornien wollen sie Paige Farley-Hackel treffen, Ruth McCourts beste Freundin. Sechs Jahre kennen sich die Frauen, sie teilen die Liebe zum Lesen, zum Kochen und Reisen, zum Leben. Paige Farley-Hackel, 46, hat ihren Platz auf American Airlines 11 gebucht, weil sie ihn mit ihren Vielfliegermeilen hat abgelten können. An einem normalen Dienstag hätte diese Entscheidung nichts bedeutet. Aber am 11. September folgt aus ihr, dass Paige Farley-Hackel nun in einem entführten Flugzeug sitzt, dass sie in 8 Minuten ins World Trade Center krachen wird und dass sie 18 Minuten früher als ihre beste Freundin Ruth McCourt sterben wird.

WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM, 80. ETAGE, 8.39 UHR

Smiller schaut sich um. Eigentlich ziemlich heruntergekommen, das World Trade Center. Dafür, dass die Trader hier Millionen verdienen, sieht es sogar erbärmlich aus. Es riecht nach Staub, kaltem Kaffee und altem Essen, was daran liegt, dass mittags so gut wie niemand die Etage verlässt - der Fahrstuhl braucht zur Rushhour eine Ewigkeit. Die Millionäre sitzen an ihren Tischen und essen aus Kartons Big Macs und Pommes Frites. Wenn ein Computer kaputt ist, muss sich Smiller durch den Abfall aus alten Plastikgabeln, Pommes und Pappkartons wühlen, bis er die richtigen Kabel findet. Eklig. Und warum entscheidet sich eine der reichsten Banken der Welt ausgerechnet für einen schlammgrünen Teppichboden? Vielleicht, weil man darauf den Dreck nicht sieht. Hier müsste mal einer richtig putzen und nicht nur die Papierkörbe ausleeren, abends.

Smiller lässt sich die Zumutungen seines Jobs gut bezahlen. 120 000 Dollar verdient er im Jahr, und als „Bonus“ bekommt er Zeit geschenkt, viel Zeit. Rund 70 Prozent des Tages laufen die Computer wie ein gut geöltes Karussell. Um Smiller kümmert sich niemand. Smiller hat dann Zeit, die Dinge zu tun, die ihn wirklich interessieren: im Internet bei Ebay nach alten Büchern suchen; darüber nachdenken, ob er seiner Frau heute Abend lieber Basilikum und Tomaten oder Paprikagemüse mitbringt; und natürlich, das Wichtigste, an seiner Zeitschrift arbeiten. „Good Bye“ heißt Smillers Magazin, und es besteht ausschließlich aus Nachrufen auf die Toten dieser Welt. Ein leerer Sarg ziert die Titelseite. Smiller schreibt über Tote wie den Punk-Rocker Joey Ramone oder diese Kuh aus Thailand, die von einem Kickboxer totgekickt wurde, weil sie nach ihm getreten hatte - und er schreibt auch, dass sich der Kickboxer danach sexuell an dem toten Tier verging und nun für ein Jahr ins Gefängnis muss. Smiller ist das Minus zum Plus der Trader. Er ist so etwas wie ein globalisierter Totengräber.

Alles ganz lustig, aber oft fragt sich Smiller, was sein eigenes Leben wirklich wert ist. Während der Jahre, die er gut bezahlt in diesem schlammgrünen Tollhaus verbracht hat, denkt er manchmal darüber nach, ob es nicht besser sei, Bibliothekar zu werden, irgendwo auf dem Land. Außerdem wäre er gern 30 Kilo leichter.

AN BORD VON UNITED AIRLINES 175, 8.40 UHR

Um 8.40 Uhr gibt der Controller, der in Chicago sitzt, Flugkapitän Saracini die Anweisung: „United 175, ändern Sie Ihren Kurs. 30 Grad rechts. Ich will Sie weghaben aus diesem Verkehr da.“ Saracini meldet noch, um 8.41 Uhr, man habe verdächtige Funksprüche von American Airlines 11 gehört, gleich nach dem Start in Boston, „als hätte jemand das Mikrofon genommen und gesagt: Alle in den Sitzen bleiben!“ Dies sind seine letzten überlieferten Worte. Um 8.43 Uhr reißt auch der Funkkontakt mit United 175 für immer ab.

Die Piloten, die Crew, die Passagiere und auch Ruth McCourt und ihre Tochter sind in den Händen von Entführern. Ein paar Lidschläge zuvor müssen die Terroristen aufgesprungen sein aus ihren Sitzen, vorn, First und Business Class: Marwan al-Shehhi 6C, Hamsa und Ahmed al-Ghamdi 9C und D, Fajis Ahmed und Mohald al-Scheri 2A und B, sie treiben Passagiere und Crew in die hinteren Reihen. Mindestens eine Stewardess bringen sie mit einem Messer um. Mindestens einer der Entführer verschwindet im Cockpit: Marwan al-Shehhi, der Student aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, der am Goethe-Institut in Bonn die deutsche Sprache gelernt hat und in Florida das Fliegen.

WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM, 80. ETAGE, 8.44 UHR

Smillers Laune bekommt noch mal einen richtigen Schub, als er im Internet einen Artikel liest über reiche Amerikanerinnen, die es sich in den Kopf gesetzt haben, den Mount Everest zu bezwingen. Meistens schaffen sie es trotz der 70 000 Dollar Expeditionskosten nicht und verlieben sich stattdessen in einen der Scherpas, der sie eigentlich nur auf den Gipfel tragen sollte. Manche heiraten den Scherpa, weil er so natürlich und liebenswürdig ist und bringen ihn mit zurück nach Amerika. Dass ihre reichen Freunde zu Hause sie ansehen, als hätten sie den Verstand verloren, können diese Frauen überhaupt nicht verstehen. Es ist 8.45 Uhr. Ein ruhiger Tag. Wenn nicht ein Computer abstürzt, kann Smiller wieder ein paar Tote bestatten.

Auf einmal ist ihm so, als zittere sein Tisch. Gleichzeitig zischt eine Windböe an seinem Fenster vorbei. „Merkwürdig“, denkt Smiller, „ein Gewitter an solch einem Tag?“ Oder ist es nur die vollautomatische Fensterputzmaschine, die alle drei Monate vorbeikommt?

Smiller geht zum Fenster, gucken, was passiert ist. Er blickt auf Zehntausende Papiere, die durch die Luft segeln. Wie bei einer Parade der New York Yankees, nachdem sie die World Series im Baseball gewonnen haben. Aber woher kommen diese weißen Zettel? Seit wann werfen die Yankees Papierstapel vom Dach des World Trade Center?

Zehn Sekunden später rennt Mr. Keigi, einer der japanischen Chefs der Bank, an Smillers Tisch vorbei. Mr. Keigi ist sehr aufgeregt. Er fuchtelt mit den Armen und ruft: „Macht, dass ihr alle rauskommt, eine Bombe, eine Bombe im Nordturm des World Trade Center.“

Waren die Chefs der Bank nicht immer davon ausgegangen, dass beim nächsten Anschlag auf New York eine Atombombe

Videoaufnahmen vom Einschlag der United Airlines 175 in den Südturm

Explosion im Südturm nach dem Einschlag der United Airlines 175

Überlebender Praimnath

Dann sah er nur noch ein U und ein A und einen Flugzeugrumpf, der auf ihn zuraste.

im Hafen hochgehen würde, gestohlen aus russischen Beständen? Na gut, denkt Smiller, zieht sich seine Schuhe an und macht sich auf den Weg. 80 Stockwerke mit diesen schrecklichen, neuen Cowboy-Schuhen.

Er rennt ins Treppenhaus, rast drei Stockwerke hinunter und fängt an, furchtbar zu schwitzen. So geht es nicht. Er blickt sich um. Der Ernst der anderen macht ihm Angst. Diese Ruhe, diese „Jetzt nur keine Panik"-Panik, die fast so schlimm ist wie richtige Panik.

OTIS-MILITÄR-BASIS, CAPE COD, 8.52 UHR

Zwei F-15-Jagdmaschinen der amerikanischen Luftwaffe starten von der Otis-Basis auf Cape Cod und nehmen die Verfolgung der entführten Maschinen auf.

Ihre Maschinen sind 24 Jahre alt, immerhin bestückt mit wärme- und radargeleiteten Raketen. Sie haben das erste entführte Passagierflugzeug verfehlt, sie kommen auch zu spät für das zweite. Amerika hat nicht wirklich damit gerechnet, aus der Luft angegriffen zu werden: Am Tag, als die Zivilflugzeuge wie Kriegswaffen vom Himmel stürzen, sind zur Verteidigung der Vereinigten Staaten, 9,8 Millionen Quadratkilometer groß, nur 14 Kampfjets jederzeit startbereit.

Seit die Terroristen United Airlines 175 in der Gewalt haben, jagt die Boeing mit 500 Meilen pro Stunde über den Südostzipfel des Staates New York, kurvt hinein nach New Jersey, fliegt über Newton, dann in sehr großem Schwung südlich, dann östlich, dann nördlich, sie beschreibt einen weiten Halbkreis auf Manhattan zu, unter ihr New Brunswick, Staten Island und die Bucht von Upper New York.

AN BORD VON UNITED AIRLINES 175, 8.54 UHR

Ruth McCourt kann nicht ahnen, dass in diesen Minuten am Fuße des von American Airlines 11 getroffenen Nordturms ihr Bruder durch die Lobby des Marriott Hotels läuft, ihr Bruder Ron Clifford, ein Geschäftsmann aus New Jersey. Sie weiß nicht, dass eben eine Frau aus dem Nordturm mit schweren Verbrennungen in seine Arme taumelt. Aber Ruth McCourt beginnt wohl zu ahnen, dass sie selbst sterben wird in diesem Flugzeug. Dass ihre Tochter sterben wird. Dass sie alle sterben werden.

Mit ihr, nah am Heck der Boeing, sind drei Deutsche zum Tode verurteilt, die ganze Chefetage der baden-württembergischen Software-Firma BCT. Heinrich Kimming, der Vorstandsvorsitzende, Klaus Bothe, der Entwicklungsleiter, Wolfgang Menzel, der Personalchef.

In ihren Reihen, im milchigen Licht der Kabine, hat Brian Sweeney, ein 38-jähriger Unternehmensberater aus Barnstable, Cape Cod, das Mobiltelefon in der Hand und spricht seiner Frau Julie die letzte Botschaft auf den Anrufbeantworter.

„Hi Jules, ich sitze in einem Flugzeug, das entführt wird, und es sieht nicht gut aus. Ich wollte dir sagen, dass ich dich liebe und dass ich hoffe, dich wiederzusehen." Und ruhig, wie ohne Angst, sagt er noch: „Falls wir uns nicht wiedersehen, bitte, genieße dein Leben und mach aus deinem Leben das Beste."

CHICAGO, EINSATZZENTRALE VON UNITED AIRLINES, 8.56 UHR

In der Einsatzzentrale der Fluggesellschaft, in unmittelbarer Nähe des O'Hare International Airport, sieht der dortige Diensthabende auf CNN, dass das World Trade Center in Flammen steht. Bill Roy, der Chef der Einsatzzentrale, rollt auf seinem Stuhl heran, schaut auf den Fernsehschirm und sagt: „Sieht aus, als wäre es eine kleine Maschine gewesen. Vielleicht ist sie abgekommen von der Flugroute nach La Guardia?"

Als von der Federal Aviation Administration, der US-Flugbehörde FAA, die Information kommt, dass es sich um eine Passagiermaschine der American Airlines gehandelt hat, sagt gleich darauf einer der United-Leute: „Chef, wir haben zu einer unserer Maschinen den Kontakt verloren."

Und aus dem Wartungszentrum von United kommt die Information, ein Mechaniker habe zufällig über Funk die Worte einer Stewardess von United Airlines 175 aufgeschnappt: „O mein Gott, die Cockpit-Besatzung ist getötet worden, eine Stewardess wurde erstochen. Wir sind entführt worden." Dann war die Leitung tot.

Die Männer in der Einsatzzentrale hören die Nachricht von der Entführung eines ihrer Flugzeuge mit ungläubigem Staunen. „Das kann nicht sein", sagt einer. „Wir haben die Information, dass es die entführte Maschine von American Airlines war."

Der Dispatcher, der in der Einsatzzentrale von United den Flug nach Los Angeles betreut, versucht, das Cockpit der United 175 über Funk und über die automatische Datenübermittlung Datalink zu erreichen. Er erhält keine Antwort.

Ungefähr zu diesem Zeitpunkt teilt die FAA der Einsatzzentrale von American Airlines mit, dass eine weitere Maschine der Fluglinie, Flug 77 von Washington-Dulles nach Los Angeles, den Transponder ausgeschaltet und eine Wende geflogen habe. Es ist die Maschine, die später aufs Pentagon stürzen wird.

Vermutlich ist dies der Augenblick, in dem den Männern im Krisenzentrum klar wird, dass sie es an diesem Morgen nicht mit nur einer Entführung und nicht nur mit gewöhnlichen Entführungen zu tun haben.

WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM, 8.59 UHR

Kurz vor neun ist United Airlines 175, aus Südosten kommend, im Sinkflug auf Manhattan, in den Sitzreihen Ruth McCourt und ihre Tochter Juliana. Am Steuer mutmaßlich Marwan al-Shehhi, der Araber, der in Deutschland zum Gotteskrieger und in Florida zum Gottesflieger wurde, das Gesichtsfeld aufs Ziel verengt, die Welt wischt vorbei unter dem Bauch der Boeing, die ihre Spitze senkt und aus dem Himmel in den Südturm stürzt.

Gott ist groß.

Mohammed ist sein Prophet.

Engel rufen deinen Namen.

CHICAGO, EINSATZZENTRALE VON UNITED AIRLINES, 9.00 UHR

Die Männer sehen auf dem Fernsehschirm, wie eine große Passagiermaschine auf den Südturm des World Trade Center zurast. Der CNN-Kommentator, der gerade das Loch im Nordturm beschreibt, ruft plötzlich mit sich überschlagender Stimme: „O Gott, mein Gott, was ist das? Da kommt noch ein Flugzeug. Es hält genau auf den zweiten Turm zu."

SÜDTURM, IM TREPPENHAUS, 9.00 UHR

Smiller ist irgendwo in den fünfziger Stockwerken, als er eine Durchsage hört. „Das Feuer", sagt die Lautsprecherstimme, „ist nur im Tower One. Wenn Sie wollen, können Sie an Ihre Plätze zurückkehren und weiterarbeiten." What the fuck, Smiller sucht einen Fahrstuhl und springt hinein. Etwa zehn Leute stehen neben ihm auf dem Weg nach oben. Smiller ist es zu eng. Er schwitzt. What the fuck, er springt heraus, geht zurück zum Treppenhaus. Mr. Keigi und drei andere von Smillers Chefs kehren in den 80. Stock zurück. Der Südturm wird zu ihrem Grab.

Zwei Minuten später verlässt Smiller das Treppenhaus wieder. Ein Stau. Er geht wieder raus, sucht ein Telefon, er will seiner Frau sagen, dass er evakuiert werde, es ihm aber gut gehe. Er hört, dass Leute vom anderen Turm hinunterstürzen. Das ist fucked up, denkt er, das möchte ich mir nicht ansehen. Er senkt den Blick, und es gibt einen lauten Knall.

WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM, 9.03 UHR

Die Boeing 767 der United Airlines bohrt sich an der südöstlichen Ecke in den Turm und explodiert an der gegenüberliegenden Seite. Es ist wahrscheinlich, dass die Wucht des Einschlags mindestens vier Stockwerke zerstört, vielleicht sogar sechs; ein riesiger Feuerball schießt an zwei Stellen aus dem Turm hervor.

Auf den Bildern, die ein Amateurfilmer in diesen Sekunden vom Battery Park an der Südspitze Manhattans aus macht, ist zu erkennen, dass das Flugzeug sich in einer starken Kurvenlage befand, als es in den Südturm einschlug. Offenbar hätten die Entführer ihr Ziel um ein Haar verfehlt, sie mussten die Maschine im letzten Au-

Entführte McCourt mit Tochter Juliana

Von den Entführern gekaperte Boeing 767

Büroangestellte auf der Flucht aus dem Nordturm (fotografiert von dem Überlebenden John Labriola)

Der Ernst der anderen machte ihm Angst. Diese Ruhe, diese „Jetzt keine Panik“-Panik.

Überlebender Miller

genblick noch herumreißen.

Die Boeing 767 hat zwei Pratt & Whitney JT9D-7R4D-Triebwerke; zum Zeitpunkt des Aufpralls wiegt sie etwa 112 Tonnen. Die Wucht, mit der sich die Boeing in den Turm bohrt, ist gewaltig, doch der Einschlag allein hätte den Turm vermutlich nicht zum Einsturz gebracht. Der Turm ist 63,7 Meter tief; es dauert ungefähr 0,6 Sekunden, bis die Maschine oder das, was von ihr noch übrig ist, zum Stehen kommt. Der mächtige Schlag, so rechnen Experten, hat eine Kraft von 32 600 Kilonewton. Ausgelegt ist das Gebäude für viel mehr: Würde ein Hurrikan gegen die Breitseite tosen, läge die Kraft bei 58 400 Kilonewton.

Die Türme des World Trade Center bestehen, von oben gesehen, aus zwei viereckigen Röhren: einer nahezu quadratischen Außenröhre und einem rechteckigen Kern in der Mitte. Dieser Gebäudekern enthält die acht Fahrstuhlschächte und die drei Treppenhäuser.

Betankt mit etwa 36 000 Liter Kerosin für den Flug von Boston nach Los Angeles, schlägt Flug 175 mit einer Resttreibstoffmenge von wahrscheinlich 31 000 Litern in den Turm ein.

Anders als beim Eindringen in den Nordturm wird die Maschine, die durch den Südturm pflügt, auf ihrem Weg durch das Gebäude nicht vom gesamten rechteckigen Kern des Turms, sondern nur von einer Ecke aufgehalten. Die Boeing 767 zertrümmert viele Stützen oder drückt sie weg, sie zerstört die Trockenbauwände des Gehäuses fast völlig, die für die Stahlstützen als Feuerschutz dienen.

Mindestens ein Treppenhaus im Kern bleibt allerdings intakt - der Grund dafür, dass im Südturm Menschen aus den Stockwerken über der Einschlagstelle überleben.

SÜDTURM, 61. ETAGE, 9.03 UHR

Der Boden wackelt wie bei einem Erdbeben. Smiller, der Computergeist der Fuji Bank, wirft sich auf den Teppich, die Hände schützend über dem Kopf. Steht nach zwei Sekunden wieder auf. What the fuck. Er geht ins Treppenhaus zurück. Die Leute stehen immer noch. Smiller muss aufs Klo. Schön sauber, denkt er und setzt sich.

SÜDTURM, 81. ETAGE, 9.03 UHR

20 Stockwerke höher, da, wo Smiller vor 20 Minuten noch seelenruhig gesessen und an schöne Tote und neue Nachrufe gedacht hatte, musste sich Smillers Kollege Stanley Praimnath unter seinen Schreibtisch werfen, um von der United Airlines 175 nicht erwischt zu werden. Praimnath, der Computerexperte der Kreditabteilung, hatte telefoniert, einen Kollegen aus Chicago beruhigt, nein, der Brand sei im Nachbarturm, sie seien von den Sicherheitskräften wieder in ihre Büros geschickt worden, und hatte dabei aus dem Fenster geschaut, Richtung Hudson-Bucht und Freiheitsstatue, „hier ist alles in Ordnung“ - dann sah er nur noch große, rote Buchstaben, ein U, ein A, und einen grauen Flugzeugrumpf, der genau auf ihn zuraste, besser: auf ihn hätte zurasen müssen, wenn sich für Stanley Praimnath die Welt jetzt nicht in Zeitlupe bewegt hätte. Das Gebrüll der Turbinen ist das schrecklichste Geräusch seines Lebens. Er dachte: „O Herr, übernimm du das. Ich schaffe das nicht.“ Er sah noch, wie sich der rechte Flügel der Maschine kurz vor dem Aufprall ein wenig hob, und warf sich unter den Tisch.

Durch die kurze Drehung vor dem Aufprall ist die Boeing 767 oberhalb von Praimnaths Büro eingeschlagen. Stanley liegt zusammengekauert unter seinem Schreibtisch. In seinen Ohren das Geräusch von zerfetzendem Stahl. Aber er hat keinen Knall gehört. Die Decke ist eingebrochen, ein Teil des Bodens verschwunden, er selbst von Schutt bedeckt, aber unverletzt. Er wartet auf die Explosion. Er weint und betet: „O Herr, ich habe noch so viel zu tun, bitte lass mich meine Familie wiedersehen, bitte, Herr, hilf mir hier raus.“

Stanley Praimnath ist sehr gläubig, und am glücklichsten ist er sonntags, wenn er in der „Bethel Assembly of God“ in Elmont, Long Island, die Bibelschule halten darf. Jeden Morgen unter der Dusche betet er: „Herr, bedecke mich und meine Lieben mit deinem wertvollen Blut.“ Seit sein Vater starb, hat der 45-Jährige eine Hotline zu Gott, wie er sagt: „Ich rufe ihn, und er antwortet.“

Sie freuten sich auf Los Angeles - auf Mickey, Goofy und auf Onkel Dagobert.

Die Explosion bleibt aus. Als Praimnath sich aus den Trümmern befreien kann und endlich wieder steht, sieht er am Ende des Gangs, in einem Türrahmen, keine zehn Meter entfernt, das Ende eines Flugzeugflügels. Es brennt mit kleiner Flamme. Elektroleitungen hängen herunter, Funken sprühen, es ist dunkel vor Staub, als hätte jemand einen offenen Zementsack in die Luft geworfen, und es stinkt.

Praimnath kriecht auf dem Bauch aus dem Loans-Department dorthin, wo einmal die Lounge war. Dann hinüber zum Kommunikationsraum, in dem auch die Tür zu Treppenaufgang A sein müsste. „O Herr, hilf mir, schick mir Hilfe“, betet er. Aber die Ausgänge sind verschüttet. Dann sieht er an einem Deckenrest den Widerschein einer Taschenlampe. Er fängt an, gegen die Wand zu schlagen und brüllt: „Bitte lasst mich nicht sterben, wartet auf mich, ich bin’s, Stan von der Kreditabteilung.“

SÜDTURM, 84. ETAGE, 9.04 UHR

Die United Airlines 175, auf dem Weg nach Los Angeles, ist nur zwei, drei Stockwerke unterhalb der Räume von „Eurobrokers“ eingeschlagen, aber auf der gegenüberliegenden Seite. Als Brian Clark wieder auf die Beine kommt, ist von seinem Büro nichts mehr übrig. Es ist wie eine trockene Explosion gewesen. Zunächst keine Flammen, kein Rauch, nur völlige Zerstörung der Trennwände, der Deckenverkleidung, der Computerterminals. Und es ist plötzlich dunkel. Clark, der Vizepräsident von Eurobrokers, ist Fire Marshall, Brandschutzbeauftragter seiner Firma. Vor einer Viertelstunde, als das Flugzeug gegenüber in den Nordturm krachte, war der 54-Jährige an seinem Schreibtisch sitzen geblieben. Kein Grund, auch im Südturm in Panik zu geraten. Er hatte das Bild von 1945 vor Augen, als ein B-25-Bomber der Airforce im Nebel gegen das Empire State Building geflogen war.

Clark nimmt seine Taschenlampe und findet, zusammen mit fünf Mitarbeitern, die Tür zum Treppenhaus A. Es ist heiß, staubig und riecht nach Rauch. Sie schaffen es, drei Treppen hinunterzugehen. Durch einen Riss im Treppenhaus sieht Clark den Schein von Flammen im Inneren der Etage. Im 81. Stockwerk kommt ihnen eine dicke Frau entgegen, begleitet von einem hageren Mann. Die Frau keucht. Sie sagt, es sei sicherer, aufs Dach zu steigen und auf einen Hubschrauber zu warten.

Es kommt zu einem lautstarken Streit. Clark hat das Gefühl, es sei besser, sich auf den Weg nach unten zu machen. Dann hört er, wie jemand gegen eine Wand schlägt. Er hört eine Stimme: „Hilfe, Hilfe. Ich bekomme keine Luft mehr.“ Clark entschließt sich, die Gruppe allein zu lassen und nachzusehen.

Sein Kollege Ron DiFrancesco rennt allein die Treppe hinunter, die anderen lassen sich von der dicken Frau überzeugen und helfen ihr die Treppe hinauf zum Dach. Das Letzte, was Clark jemals von seinen Leuten hört: „Wir schaffen das. Alles wird gut werden.“

Er geht den Hilfeschreien nach und sieht zwischen den Trümmern eine relativ unversehrte Gipskartonwand, in die eine Öffnung geschlagen ist. Aus dem Spalt streckt sich eine Hand. Es ist die Hand von Stanley Praimnath, dem Computerexperten der Fuji Bank, dem Laienprediger, dem Mann mit der Hotline zu Gott. „Wer bist du? Glaubst du an Jesus Christus?“, sagt die Stimme hinter der Wand. „Wer hat dich geschickt? Du bist mein Schutzengel.“

Praimnath wird später nicht mehr wissen, weshalb er diese ganzen Fragen gestellt hat. Er weiß nur noch, dass er überzeugt davon war, jetzt sterben zu müssen.

Dann bricht ein Deckenteil herunter und treibt Praimnath einen Nagel in seine andere Hand. Es bleibt keine Zeit für theologische Erörterungen. Clark antwortet: „Ich heiße Brian. Ich gehe jeden Sonntag in die Kirche. Aber wenn du dich retten willst, versuche bitte, über die Wand zu steigen.“

„Lass uns zusammen beten“, antwortet Praimnath.

Und so kommt es, dass Stanley Praimnath und Brian Clark sich im 81. Stockwerk des brennenden Südturms auf die Knie hocken und gemeinsam beten, zwischen den Trümmern der Kreditabteilung von Fuji, getrennt durch eine Gipskartonwand.

Anschließend erweitern sie zusammen das Loch in der Wand, und Praimnath schafft es, sich hindurchzuzwängen. Vor Erschöpfung und Angst weint er, sein Oberhemd ist verschwunden, sein T-Shirt sieht aus, als hätte er es aus dem Schredder geholt. Vor ihm steht ein Broker mit elegantem, aber stark verstaubtem Anzug. Sie umarmen sich, Clark sagt: „Wenn wir hier

Augenzeugen aus der Fifth Avenue in Manhattan

rauskommen, sind wir Brüder fürs Leben."

SÜDTURM, 44. ETAGE

Anthony DeBlase, Trader bei Eurobrokers, hat es nicht so gemacht wie sein Chef Brian Clark. Er ist nicht am Schreibtisch geblieben, als die Boeing 767 um 8.45 Uhr in den Nachbarturm knallte, er hat sich an den Abstieg gemacht. Denn da drüben, da, wo es jetzt brennt, arbeitet sein Bruder Jimmy DeBlase.

Es brennt ziemlich weit oben im Nordturm. Anthony zählt die Stockwerke. Dann ruft er bei „Cantor Fitzgerald" an, wo Jimmy arbeitet. Keine Antwort.

Seit dem Anschlag 1993 ist Anthony DeBlase die Angst nicht mehr losgeworden, der Turm könnte einmal umkippen. Als Kinder hatten er und Jimmy sich einmal ausgerechnet, bis wohin der Turm wohl fallen würde, wenn ihn jemand umhackte. Mindestens bis nach Chinatown, stellten sie sich damals vor.

„Das kann nur ein kleines Flugzeug gewesen sein. Wird schon wieder in Ordnung kommen", sagt Peter Ortale vom Nebentisch. Er hat im Mai erst geheiratet. „Wenn es wieder okay ist, bin ich in 20 Minuten wieder da", sagt DeBlase und geht zum Fahrstuhl. Ortale bleibt, zusammen mit den 60 anderen Kollegen von Eurobrokers. Bis auf zwei, den Vizepräsidenten Brian Clark und Ron DiFrancesco, wird keiner von ihnen den Tag überleben.

Kaum hat Anthony das Büro verlassen, ruft seine Mutter an, Anita DeBlase. Die 61-Jährige sitzt als Helferin in einem Wahlbüro in der Lower East Side; heute sind die Vorwahlen für die Bürgermeisterwahl. Ein Kollege, vermutlich ist es Peter Ortale, nimmt den Hörer auf und sagt, Anthony sei schon gegangen. Anita DeBlase atmet auf.

Sie ist froh, dass ihr jüngster Sohn Richard seinen Job bei Cantor Fitzgerald vor zwei Jahren hingeworfen hat, um ins Modegeschäft einzusteigen. Er hatte sein Büro ganz oben, jenseits des 100. Stockwerks. Sie geht auf die Straße und sieht die Rauchfahne am Turm, zwei Kilometer entfernt. Sie bekreuzigt sich: „Gott, hilf diesen Menschen."

Erst als ihr Mann gegen neun Uhr ins Wahlbüro kommt, eine Pall Mall im Mund, und sagt: „Jimmy-Boy ist da drinnen" - erst da fällt ihr ein, dass ihr ältester Sohn vor kurzem bei Cantor als Wertpapierhändler angefangen hat. Sofort macht sie sich auf den Weg zu den Türmen. Sie war erst 16, als sie Jimmy bekam.

Als Jugendliche hatten sich die drei DeBlase-Brüder geschworen, jeden umzubringen, der einen von ihnen töten würde. Viele der Freunde von damals sitzen im Gefängnis oder haben gute Chancen, es noch dorthin zu schaffen. Die drei DeBlase-Brüder nicht. Sie haben Karriere gemacht, einer breitschultriger als der andere, und weil sie ehrgeiziger sind als ihr Vater, das Einwandererkind aus Italien, der Limousinenfahrer, der immer viel zu müde war am Steuer, als dass er es hätte weit bringen können.

Jimmy, Anthony und Richard, der Jüngste. Von dem ausgebeulten Kopfsteinpflaster und den Lagerhäusern der Lower Westside haben sie sich durchgeschlagen bis ganz nach oben, hinauf auf einen jener Türme, die seit 1971 über ihren Köpfen emporragten. Und jeden Morgen, wenn Anthony DeBlase um 6.45 Uhr aus dem Bett kriecht, ist für ihn der Weg zu seinem Arbeitsplatz bei Eurobrokers - zu Fuß die Greenwich Street hinunter zum Südturm des World Trade Center und dann mit dem Expresslift bis ganz nach oben - die Kurzfassung seines ganzen Lebens.

„Müssen wir sterben?", fragt der kleine Junge. „Klar, aber nicht heute", antwortet DeBlase.

Überlebender DeBlase

Fliehende im Treppenhaus des Nordturms

Anthony DeBlase ist sich immer sicher gewesen, dass Jimmy sie alle überleben würde. Bei Jimmy ist immer alles in Ordnung gewesen. Er ist das genaue Gegenteil seines Vaters, der den Tag rauchend auf der goldenen Velourscouch verbringt und Bücher liest mit Titeln wie „Wie man in 30 Tagen 10 000 Dollar machen kann". Jimmy ist 1,83 Meter groß und 133 Kilo schwer. Footballtrainer. Drei Söhne und ein Haus in Manalapan in New Jersey. Chef der Familie. Er gehörte zu den Leuten, die auf Partys in tomatenroten Dinnerjackets Karaoke singen. Platzend vor Selbstbewusstsein. Nicht immer leicht zu ertragen.

Sie sehen Dinge, von denen sie gehofft haben, dass es sie in ihrer Welt nicht gibt.

Jetzt treibt Anthony DeBlase die Sorge um seinen Bruder die Treppen hinunter. Im 66. Stockwerk stauen sich die Leute. Anthony DeBlase fängt an, nervös zu werden. Hinter einer Tür findet er einen Lastenaufzug, der bis zum 44. Stock fährt. Anthony hört noch die Ansage: „Alles ist sicher. Sie können wieder zurückgehen." Dann, keine 20 Sekunden, nachdem er zusammen mit zehn anderen den Lift im Südturm verlassen hat, gibt es eine Explosion im Fahrstuhlschacht. Nun hat es auch seinen Turm erwischt, das zweite Flugzeug ist in den Südturm gestürzt.

Im 40. Stock trifft Anthony DeBlase einen neunjährigen Jungen namens Michael, der seine Mutter verloren hat. „Müssen wir sterben?", fragt der Junge. „Klar, aber nicht heute", sagt DeBlase und fängt an, Witze über die dicke Frau vor ihnen zu machen: „*Seen her butt*?" Er will den Jungen aufheitern. Vor allem aber sich selbst.

Später wird Anthony DeBlase erfahren, dass Jimmy DeBlase zu diesem Zeitpunkt seine Frau Marion angerufen und gesagt hat: „Ein Flugzeug hat den Turm getroffen. Wir müssen alle raus."

NORDTURM, 101. BIS 105. ETAGE

Die Büros der Finanzfirma Cantor Fitzgerald, bei der Jimmy DeBlase arbeitet, liegen im 101. bis 105. Stock des Nachbarturms. Die American Airlines 11 war in die Etagen direkt darunter gerast. An diesem Morgen um 8.45 Uhr saßen 677 der rund 1000 Angestellten an ihren Schreibtischen.

Sie alle sterben.

Weil die Explosion sie in Stücke riss. Weil sie verbrennen. Weil sie ersticken. Oder weil sie aus Verzweiflung aus dem Fenster springen.

Es stirbt Deanna L. Galante, 32, Sekretärin, die in sechs Wochen in Mutterschaftsurlaub gehen wollte.

Es stirbt James J. Kelly, 39, Hypothekenhändler, der an manchem Sonntagmorgen früh aufstand, um seinen vier Töchtern Waffeln zu backen und Milkshakes zu servieren.

Es stirbt Laurence Michael Polatsch, 32, Aktienhändler, ein Schwerenöter, einer, der sogar einmal Julia Roberts am Zeitungskiosk ansprach und zu einem Abendessen einlud - und beinahe erhört worden wäre.

Es sterben die Schwestern Lisa und Samantha Egan, 31 und 24, aus der Personalabteilung, die in den Tod gingen, wie sie ihr Leben lebten - gemeinsam.

Es stirbt Ward Haynes, 35, Broker, der am Wochenende zuvor zum ersten Mal seinen neuen Porsche ausprobierte.

Es stirbt Edward Mazzella, 62, Vizepräsident der Abteilung für Aktienverkauf, drei Tage bevor er in Rente hätte gehen sollen.

Es stirbt Jonathan Connors, 55, ebenfalls Vizepräsident, der in einer roten Schachtel Andenken an jenen Tag im Jahr 1993 aufbewahrt hat, als das World Trade Center zum ersten Mal angegriffen wurde: das rußverschmierte Hemd, ein U-Bahn-Ticket und den Kaschmirschal, den er damals als Atemschutz benutzt hatte.

Es stirbt Jacquelyn Sanchez, 23, Sekretärin, die noch ein letztes Mal bei der Mutter anrief, um sich von ihrem elf Monate alten Sohn zu verabschieden.

Es stirbt Joshua Rosenblum, 28, Assistant-Broker, der am 15. September seine Cantor-Kollegin Gina Hawryluk heiraten wollte - sie hat sich heute freigenommen, um den großen Tag vorzubereiten.

Es stirbt Jude Safi, 24, Broker, der alle

Songs von Elvis und Sinatra auswendig konnte.

Es stirbt Troy Nilsen, 33, Computerspezialist, dessen autistischer Sohn Scott auch drei Monate nach dem Anschlag immer noch nach Daddy sucht.

Es sterben Kaleen Pezzuti und Matthew Grzymalski, 28 und 34, die sich im 105. Stock des World Trade Center kennen und lieben gelernt hatten.

Es stirbt Zuhtu Ibis, 25, Computerspezialist, geboren in der Türkei, der mit 18 in die USA ging und sich hocharbeitete in den 103. Stock des World Trade Center.

Es stirbt Fred Gabler, 30, Broker, der im Oktober Vater hätte werden sollen.

Es stirbt Jude Moussa, 35, ein Fonds-Händler, der seine Heimat Libanon vor 16 Jahren verließ, weil er genug hatte von den Bomben der Terroristen.

Alle 677 Menschen, die an diesem Morgen in den Büros von Cantor Fitzgerald arbeiteten, sind tot. Auch Jimmy DeBlase.

NORDTURM, 89. ETAGE

Cantor Fitzgerald ist eine der acht wirklich großen Firmen auf den insgesamt 204 Etagen des World Trade Center. In den beiden schillernden, fast arrogant wirkenden Türmen gibt es auch viele kleine Firmen, die man dort nicht vermuten würde.

Wenn es so etwas wie ein typisches Stockwerk gibt im World Trade Center, dann ist es die 89. Etage im Nordturm. Das Downtown-Büro des amerikanischen Versicherungskonzerns „MetLife“ ist dort untergebracht, außerdem eine kleinere Versicherung, eine PR-Agentur, eine Speditionsfirma und zwei Anwaltskanzleien, fast ein Viertel der Bürofläche steht leer.

In der kleinen Spedition „Mutual International Forwarding“ sitzt an diesem Morgen Rafael Kava. Der 80-Jährige verliert nicht die Nerven, als ein paar Etagen über seinem Kopf die Welt explodiert ist. Das Haus bäumt sich auf, es wirft ihn vom Stuhl, die Fenster ploppen aus ihren Rahmen, und von den Decken fließt Feuer. Kava steht langsam auf, nimmt seinen Hut - so ein kleiner Hut, wie ihn die alten Männer beim Boule tragen - und seine Aktentasche, dann verlässt er ohne Eile das Büro seiner kleinen Speditionsfirma in der 89. Etage des Nordturms.

Es ist schwer, ihn zu überraschen.

Rafael Kava ist 80 Jahre alt, seine Familie musste oft fliehen. Solange er denken kann eigentlich. Kavas Vater war ein Jude aus Wien, der später als italienischer Beamter in Alexandria gearbeitet hat, dort wurde 1921 Rafael Kava geboren. Er blieb bis 1956 in Ägypten, dann lebte er in Frankreich und in Mailand. Er war Drucker in kleinen Betrieben. 1976 ging Kava nach New York, wo sein Neffe Albert Cohen eine internationale Spedition gegründet hatte; Albert war 1968 aus Ägypten in die USA geflohen. Die Spedition ist ein Familienunternehmen, in dem auch Cohens Frau, sein Sohn und dessen Frau arbeiten.

Rafael Kava lebt mit seiner Schwester auf Staten Island. Er kann nicht richtig schlafen, wacht früh auf, weswegen er früher als die anderen rüber nach Manhattan fährt. Er ist immer der Erste im 89. Stock. Um 6.30 Uhr setzt er sich an den kleinen Schreibtisch neben der Eingangstür und beginnt, an seiner elektrischen Schreibmaschine Listen zu tippen. Er will sich nicht mehr an einen Computer gewöhnen, er gewöhnt sich auch nicht mehr an die englische Sprache. Er spricht Italienisch, Arabisch, Spanisch und Französisch fließend, Englisch jedoch kaum. Niemand will ihn dazu zwingen. Kava ist so etwas wie die Seele der Speditionsfirma.

Der Flur ist mit schwarzem Qualm gefüllt. Kava steht erst einmal da, er versucht, sich zu orientieren. Er überlegt, wo er hinlaufen soll, wen er kennt. Seit 20 Jahren ist er auf diesem Flur, aber er kennt eigentlich niemanden, nur den kahlköpfigen Walter von der Versicherungsfirma nebenan, und natürlich Theresa, die nette Sekretärin von „Cosmos-Services“, mit der er spanisch sprechen kann. Und dann gibt es noch diese schwarze Dame, die bei den Rechtsanwälten arbeitet, auf der anderen Seite. Er kennt ihren Namen nicht. Kava steht neben der Tür, macht zwei, drei Schritte ins Dunkle, dorthin, wo er Walter und Theresa vermutet, dann geht er wieder zurück. Er versucht die andere Richtung zu den Rechtsanwälten, er sieht nichts, geht wieder zurück. Die Luft wird immer schlechter. Er hört Frauen schreien, gar nicht so weit weg. Er wartet vor der Firma seines Neffen, er will nicht vergessen, wo er ist.

Er ruft nach Hilfe, leise, nicht aufgeregt.

Mutual International Forwarding befindet sich an der Nordseite des Nordturms. Hier schlug das Flugzeug ein, sieben Etagen über dem Büro. Die Spedition hat etwas mehr als 100 Quadratmeter im 89. Stock gemietet, das ist die kleinste gemietete Fläche auf dieser Etage. Aber dafür ist Mutual International Forwarding die Firma, die am längsten hier ist. Die Spedition zog, zwei Jahre bevor das World Trade Center feierlich eröffnet wurde, im Nordturm ein. Damals gab es die 89. Etage noch gar nicht richtig. Sie waren die ersten Mieter im 19. Stock, oben wurde noch gebaut. Seit 1981 sind sie im 89. Stock. Für Albert Cohen und seinen Onkel Kava bedeutet das World Trade Center viel, es war ein Zeichen, angekommen zu sein, nach all der Flucht. Sie waren in New York, und sie saßen im World Trade Center.

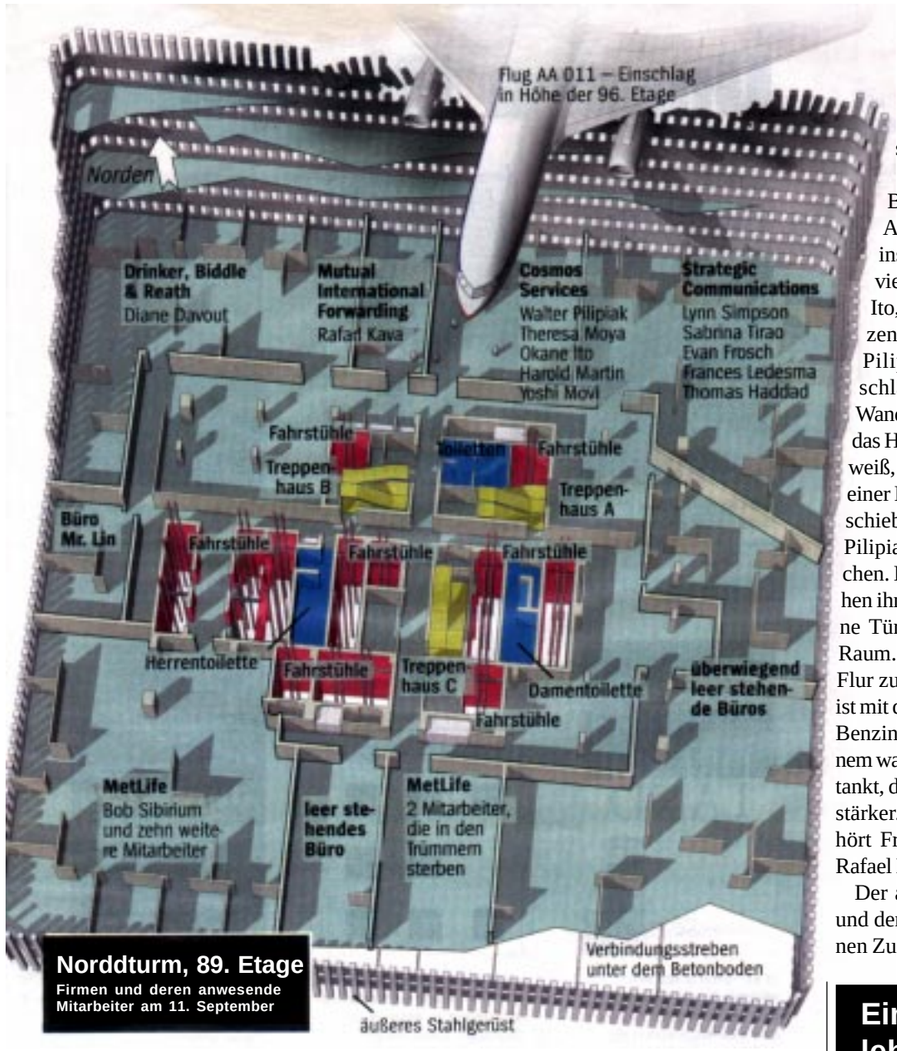
Für kleine Firmen ist wichtig, dass „World Trade Center“ auf ihrem Briefkopf steht. Das drückt Teilhabe an der Macht aus, Finanzkraft, Internationalität. So glänzte das World Trade Center mehr durch die Verpackung als durch den Inhalt. Die beiden riesigen Türme waren das Wahrzeichen der geballten Macht des Geldes.

Gedacht war das World Trade Center, in dem zuletzt gut 35 000 Menschen arbeiteten, nicht als Finanzplatz, sondern als Zentrum für den Seehandel. Die ersten Mieter, Anfang der siebziger Jahre, waren Speditionen wie die von Cohen und Kava, Schiffsversicherer und Handelsanwälte.

Als Anfang der achtziger Jahre die Immobilienpreise in Downtown stark anzogen, konnten sich viele der maritimen Unternehmen die Mieten nicht mehr leisten. Statt der Spediteure, die in Jeans und ohne Krawatte gearbeitet hatten, strömten nun die Broker mit dunklen Anzügen und Button-down-Hemden ins World Trade Center. Die größten Mieter waren zuletzt Morgan Stanley, Fuji Bank oder Cantor Fitzgerald, die alle Finanzdienstleistungen anbieten. Ganze Etagen hatten auch Versicherungsfirmen gemietet, zum Beispiel „Aon, Marsh & McLennan“ oder „Guy Carpenter“.

Walter Pilipiaks Firma ist mittelgroß, 14 Leute auf 260 Quadratmetern an der Nordseite des Turms, im 89. Stock. Direkt in der Mitte. Rechts von ihm liegt die Spedition Rafael Kavas, links von ihm eine Werbeagentur. Pilipiak ist 48 Jahre alt, er ist ein bulliger, kahlköpfiger Mann, der früher Eishockey gespielt hat. Er ist in Brooklyn groß geworden, was man hört, und verkauft seit 30 Jahren Versicherungen. Er hat sich auf die Versicherung von Schiffen und Häfen in Japan spezialisiert. Seit drei Jahren ist er Chef von Cosmos, einer Tochter von „Itocha“, der drittgrößten Handelsfirma der Welt.

Pilipiak kennt kaum jemanden auf der Etage mit Namen, aber als Versicherungsmann grüßt er jeden, den er trifft. Auch den chinesischen Anwalt Mister Lin, der an diesem Morgen mit ihm im Aufzug von der 77. in die 89. Etage nach oben fährt. Lin ist 31 Jahre alt, er arbeitet zusammen mit einer Sekretärin in seiner Kanzlei auf der Westseite des Gebäudes. Mister Lin grüßt nicht zurück. Nie, sagt Pilipiak. Er sieht wie der junge Chinese in seinem Büro verschwindet, das gleich neben dem Fahrstuhl liegt.



Norddturm, 89. Etage
Firmen und deren anwesende Mitarbeiter am 11. September

Überlebende Kava, Sibrium aus dem 89. Stock

Als Pilipiak die Stahltür zu seinem Büro aufschließt, schlägt American Airlines 11 ein, er wird mit seiner Tür ins Büro geschleudert, in dem seine vier Mitarbeiter Theresa Moya, Okane Ito, Harold Martin und Yoshi Movi sitzen. Der erfahrene Eishockeyspieler Pilipiak dreht sich im Fliegen und schlägt mit der Schulter gegen eine Wand aus Gipskarton. Dann bewegt sich das Haus. Pilipiak hat Angst, weil er nicht weiß, ob das Kippen aufhören wird. Nach einer Ewigkeit stoppt der Schwung, dann schiebt sich der Turm schreiend zurück. Pilipiak hört den Stahl krachen und brechen. Er springt auf, seine Mitarbeiter sehen ihn an, er ist der Chef. Durch die offene Tür sickert schwarzer Qualm in den Raum. Pilipiak rennt hinaus. Der schmale Flur zum Fahrstuhl, von wo er eben kam, ist mit dickem Rauch gefüllt, es riecht nach Benzin. So wie es riecht, wenn man an einem warmen Sommertag seinen Wagen voll tankt, denkt Pilipiak. Nur eben hundertmal stärker. Pilipiak geht ein paar Schritte, er hört Frauen schreien, und dann sieht er Rafael Kava.

Der alte Mann steht mit seiner Tasche und dem Hut im Flur, als würde er auf einen Zug warten. Der Hut erinnert Pilipiak an seinen Schwiegervater, der stammt aus Italien und hat immer solche Hüte getragen. Pilipiaks Wurzeln liegen in Weißrussland.

Einige der 23 Überlebenden aus dem 89. Stock sehen sich jetzt zum ersten und zum letzten Mal.

„Kommen Sie“, ruft er Kava zu. Er bringt ihn in sein Büro und schließt die Tür. Die Luft hier drin ist eigentlich ganz gut, vor allem wenn man vom Flur kommt. Kein Fenster ist zerstört, was komisch ist, weil das Flugzeug direkt über ihnen einschlug und nebenan, bei Kava, alle Fenster herausprangen. Pilipiak setzt Kava auf einen der freien Bürostühle. Die Sekretärin Theresa

Moya bringt dem alten Mann etwas Wasser. Sie kennt ihn seit langem. Pilipiak fragt sich, wo all seine anderen Untergebenen heute sind. Normalerweise sollten hier 20 Mann arbeiten. Er stopft sein Jackett in den Schlitz unter der Tür und ruft seine Frau an, die drei Straßen weiter nördlich am Broadway arbeitet. Sie ist nicht da. Er ruft einen ihrer Kollegen an und sagt ihm, dass er ausrichten soll, er sei am Leben.

In dem Moment hämmert jemand von draußen an die Tür. Pilipiak öffnet. Eine blonde, etwa 50-jährige Frau mit rußverschmiertem Gesicht steht da. Sie zeigt den Flur runter nach Osten. Dort wo die Medienfirma ist.

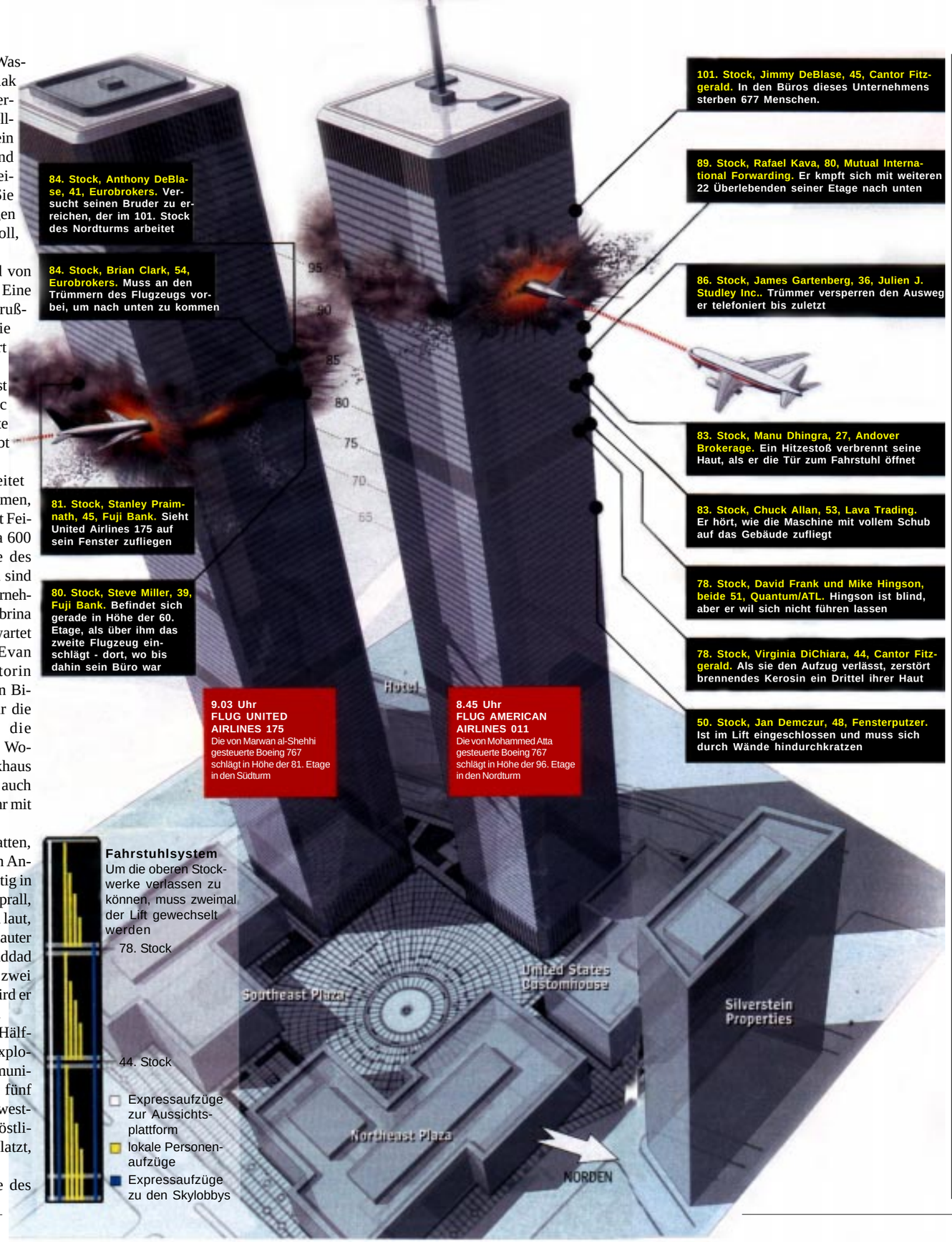
Die Frau heißt Lynn Simpson. Sie ist Direktorin der PR-Agentur „Strategic Communications“ an der Nordostseite des Büros. Zu diesem Zeitpunkt gibt es das Büro nicht mehr.

Strategic Communications begleitet den Auftritt großer Finanzunternehmen, Werbung, Prospekte, die Firma richtet Feiern aus und Kongresse. Sie hat etwa 600 Quadratmeter an der Nordostseite des Turms gemietet. An diesem Morgen sind fünf Mitarbeiter des 24-köpfigen Unternehmens im Büro. Die Rezeptionistin Sabrina Tirao sitzt am Empfangstisch und wartet auf Anrufe. Der Grafikdesigner Evan Frosch und die Projektkoordinatorin Frances Ledesma sind in der kleinen Bibliothek des Büros, um Material für die Imagekampagne zu sondieren, die Strategic Communications in dieser Woche für ein großes New Yorker Bankhaus beginnt. Aus diesem Grund diskutiert auch Direktorin Lynn Simpson seit acht Uhr mit ihrem Art-Director Thomas Haddad.

Thomas Haddad sieht keinen Schatten, als das Flugzeug kommt, er hört kein Anfluggeräusch. Alles passiert gleichzeitig in seinem Kopf. Der Anflug und der Aufprall, die Bilder und der Ton. Es ist hell und laut, alles auf einmal. Vielleicht ist es eher lauter als hell, es ist unfassbar laut, und Haddad glaubt, zwei lange Funken zu sehen, zwei Schweife in seinem Rücken. Dann wird er zu Boden geworfen wie alle anderen.

Als sie wieder hochgucken, ist die Hälfte ihres Büros verschwunden. Die Explosion hat die Suite von Strategic Communications in zwei Teile gespalten. Die fünf Leute leben nur, weil sie im rechten, westlichen Teil ihrer Büros standen. Die östliche Hälfte brennt. Die Decke ist geplatzt, die Fenster sind explodiert.

Lynn Simpson liegt in der Mitte des


84. Stock, Anthony DeBlase, 41, Eurobrokers. Versucht seinen Bruder zu erreichen, der im 101. Stock des Nordturms arbeitet
84. Stock, Brian Clark, 54, Eurobrokers. Muss an den Trümmern des Flugzeugs vorbei, um nach unten zu kommen
81. Stock, Stanley Praimnath, 45, Fuji Bank. Sieht United Airlines 175 auf sein Fenster zufliegen
80. Stock, Steve Miller, 39, Fuji Bank. Befindet sich gerade in Höhe der 60. Etage, als über ihm das zweite Flugzeug einschlägt - dort, wo bis dahin sein Büro war
101. Stock, Jimmy DeBlase, 45, Cantor Fitzgerald. In den Büros dieses Unternehmens sterben 677 Menschen.
89. Stock, Rafael Kava, 80, Mutual International Forwarding. Er kmpft sich mit weiteren 22 Überlebenden seiner Etage nach unten
86. Stock, James Gartenberg, 36, Julien J. Studley Inc.. Trümmer versperren den Ausweg er telefoniert bis zuletzt
83. Stock, Manu Dhingra, 27, Andover Brokerage. Ein Hitzestoß verbrennt seine Haut, als er die Tür zum Fahrstuhl öffnet
83. Stock, Chuck Allan, 53, Lava Trading. Er hört, wie die Maschine mit vollem Schub auf das Gebäude zufliegt
78. Stock, David Frank und Mike Hingson, beide 51, Quantum/ATL. Hingson ist blind, aber er wil sich nicht führen lassen
78. Stock, Virginia DiChiara, 44, Cantor Fitzgerald. Als sie den Aufzug verlässt, zerstört brennendes Kerosin ein Drittel ihrer Haut
50. Stock, Jan Demczur, 48, Fensterputzer. Ist im Lift eingeschlossen und muss sich durch Wände hindurchkratzen
95
90
85
80
75
70
65
Hotel
9.03 Uhr
FLUG UNITED AIRLINES 175
Die von Marwan al-Shehhi gesteuerte Boeing 767 schlägt in Höhe der 81. Etage in den Südturm
8.45 Uhr
FLUG AMERICAN AIRLINES 011
Die von Mohammed Atta gesteuerte Boeing 767 schlägt in Höhe der 96. Etage in den Nordturm
Fahrstuhlsystem
Um die oberen Stockwerke verlassen zu können, muss zweimal der Lift gewechselt werden
78. Stock
44. Stock
Expressaufzüge zur Aussichtsplattform
lokale Personenaufzüge
Expressaufzüge zu den Skylobbys
Southeast Plaza
United States Customhouse
Silverstein Properties
Northeast Plaza
NORDEN

Konferenzraums, sie ist etwa einen Meter geflogen, sie blutet im Gesicht. Sie schaut sich um zu Haddad, der vor dem blanken Himmel steht. Zwei seiner drei Fenster sind rausgefallen. Im Konferenzraum brennt ein kleines Feuer, es tropft von der Decke und sammelt sich als brennende Pfütze auf dem Versammlungstisch. Dahinter war Lynn Simpsons Büro, es ist rausgehackt worden. Sie rennt hinaus auf den Flur. Sie stolpert durch die Dunkelheit, sie hört Schreie, dann geht sie zurück, verläuft sich, plötzlich öffnet sich eine Tür, ein Lichtschein fällt in den Flur, die Tür schließt sich wieder. Es ist der Moment, in dem Walter Pilipiak sein Jackett unter die Tür stopft. Sie geht zur Tür, schlägt dagegen, Pilipiak macht auf, sie kennt den Mann nicht, die Luft wird besser. Sie atmet drei-, viermal und rennt zurück, um ihre Leute hierherzuholen.

Sie trifft sie schon auf dem Flur. Sie halten sich an den Händen fest wie Kinder, das Büro hinter ihnen steht in Flammen. Lynn Simpson sieht, wie der Konferenztisch im Feuer verschwindet.

Dann gehen sie alle in das Büro von Cosmos. Sie sehen die meisten Leute in dem Versicherungsbüro zum ersten Mal. Die PR-Agentur ist seit sechs Jahren hier oben, aber sie haben keinen Kontakt zu den anderen Mietern, sagt die Direktorin Lynn Simpson.

Sie sind jetzt zu elft in dem Versicherungsbüro. Fünf Cosmos-Leute, fünf von Strategic Communications und Rafael Kava, der seinen Hut im Schoß hat. Das Büro scheint der letzte Raum auf der Etage zu sein, in dem man noch atmen kann. Die Cosmos-Suite ist so was wie eine Insel.

Niemand kann sich vorstellen, dass dort draußen auf ihrem Flur noch weitere Menschen überlebt haben. Sie telefonieren. Haddad ruft seine Frau an und sagt, dass er nicht weiß, ob er sie jemals wiedersieht. Frances Ledesma schärft ihrem Freund ein, dass sie eine Lebensversicherung hat, immer wieder. Bis vor fünf Minuten haben sie mit den meisten Menschen im Raum nicht ein Wort gewechselt, nun regeln sie in ihrer Anwesenheit ihr Leben. Nur Kava schweigt.

Pilipiak holt ein Radio aus seinem Büro und stellt es in die Mitte des Großraums. Die Moderatoren reden über ein Flugzeug, das ins World Trade Center geflogen ist. Sie machen Witze über besoffene Piloten, es ist eine dieser aufgeregten witzigen Morgensendungen. Art-

„Ich wollte dir sagen, dass ich dich liebe - und dass ich hoffe, dich wiederzusehen.“

Director Thomas Haddad hält es nicht aus, er schaltet auf einen Nachrichtensender um, als United Airlines 175 den anderen, den Südturm trifft. Sie hören einen dumpfen Aufprall. Sie sehen nichts, das Gebäude schwingt noch einmal, aber lange nicht so stark wie beim ersten Mal. Der Moderator klingt verzweifelt. „Wir werden angegriffen“, schreit er. Der Himmel vor dem Fenster ist immer noch blau. Sie sehen einen Helikopter der Polizei direkt vor ihnen in der Luft stehen, er scheint in ihre Fenster zu schauen. Dann dreht er ab, so als könne er hier auch nichts tun.

NORDTURM, 86. ETAGE

Drei Etagen tiefer sind James Gartenberg und seine Sekretärin Patricia Puma in den Trümmern ihres Büros eingeschlossen. Er arbeitet für „Julien J. Studley Inc.“, eine Immobilienfirma, und sucht Büroflächen für große Unternehmen. Die Firma will die Zweigstelle im November schließen. Gartenberg hätte ins Hauptbüro nach Midtown wechseln können oder in die Zweigstelle New Jersey, aber er hätte sich damit nicht verbessert. Er ist jetzt 36 und hatte schon seit längerem ein Angebot von „Colliers“, einer New Yorker Konkurrenzfirma. Der 11. September ist sein letzter Arbeitstag bei Julien J. Studley Inc. und im World Trade Center.

Gartenberg und Puma können die Tür zum Treppenhaus nicht öffnen. Die Sekretärin nimmt das Telefon von ihrem Schreibtisch. Es funktioniert. Sie ruft die Notrufnummer 911 an. Sie bekommt keinen Anschluss. Sie ruft zu Hause an, obwohl sie weiß, dass ihr Mann gerade die Kinder in die Schule bringt. Sie haben drei kleine Kinder, das jüngste ist 16 Monate alt. Es ist niemand da. Gartenberg rennt an ihr vorbei nach draußen. Er wirkt kopflos. Als er zurückkommt, sagt er, er könne die Tür zum Treppenhaus nicht öffnen. Sie sei von Schutt versperrt. Überall sei Feuer. Sie seien eingesperrt.

Patricia Puma versucht es noch mal zu Hause. Ihr Mann ist zurück. Er sitzt mit der einjährigen Tochter neben dem Telefon. Patricia Puma ist erst ruhig, beginnt dann aber im Gespräch hysterisch zu werden,

Vom Feuer bedrohte Angestellte im World Trade Center

Überlebender Clark

Treppenhaus im World Trade Center

als begreife sie erst jetzt, was passiert ist. Die 33-Jährige weint und schreit. Sie erklärt ihrem Mann, was sie gesehen hat. Sie sagt, dass Feuerbälle aus den Fahrstuhltüren schlugen, dass eine Wand eingestürzt ist.

Als die Maschine in den Turm schoss, kam Puma von der Toilette, die Explosion traf sie auf dem Flur. Ein Feuerball zerstörte die Toiletten im 86. Stock komplett. Dort, wo sie sich eben noch im Spiegel ansah, ist nur noch ein schwarzes Loch. Der Turm schwankte, die Stahlkonstruktion kreischte. Patricia Puma wurde zu Boden geworfen, stand auf, rannte dann weiter zwischen den schwankenden Wänden auf ihr Büro zu. Hinter ihr stürzte etwas zusammen, es sah aus wie eine Wand. Zwei Sekunden langsamer, und sie wäre von dem Geröll begraben worden, sagt sie am Telefon.

„Ich liebe dich. Bleib ruhig. Ich rufe die Polizei an“, sagt Kevin Puma.

Sie legt auf, Gartenbergs Telefon klingelt.

Es ist Adam Goldman, ein Studienfreund von Gartenberg. Goldman lebt in Chicago, er hat im Fernsehen gehört, dass ein Flugzeug in den Nordturm geflogen ist.

„Adam, es ist ein Feuer hier auf unserer Etage“, schreit Gartenberg. „Ich bin eingeschlossen, ich komm nicht raus.“

Goldman erzählt seinem Freund, dass ein Flugzeug eingeschlagen ist.

„Es sieht hier im Fernsehen aus, als würde der Rauch nach oben ziehen“, sagt er. „Also geh besser runter.“

„Wir kommen nicht raus“, sagt Gartenberg.

„Bleib ruhig“, sagt Goldman.

„Ich kann nicht ruhig bleiben, verdammt noch mal, Adam. Ich hab Angst. Bitte, hol mich hier raus.“

Gartenberg legt auf und ruft in dem New Yorker Hauptquartier seiner Firma in Midtown an. Die Rezeptionistin weiß nichts von dem Unfall, sie hat keine Ahnung, wen sie mit dem aufgeregten Mann verbinden soll. Sie stellt ihn zur Personalchefin durch. Die heißt Margaret Luberda und ist erst seit ein paar Monaten in der Firma. Sie kennt Gartenberg nicht persönlich, aber sie hat gehört, dass er die Firma verlassen will. Sie weiß auch nichts von dem Unglück, sie sitzt in einem fensterlosen Büro im fünften Stock eines Hochhauses in der 52. Straße.

„Margaret, wir sind eingesperrt“, ruft Gartenberg.

„Was ist los?“, fragt Margaret Luberda ruhig.

Im selben Augenblick reißt eine Kollegin die Tür auf und erzählt Luberda, was passiert ist. Es ist 8.52 Uhr, alle denken an ein kleines Flugzeug oder einen Touristenhubschrauber.

„Wo sind Sie?“, fragt Luberda.

„In der Empfangshalle, das Glas ist völlig rausgesprungen. Alles weg.“ Gartenberg sieht Brooklyn, so schön wie vorhin. Der Himmel ist blau, er sieht Teile herunterfallen, von oben, aber keinen Rauch. Die gläsernen Wände, die die Empfangshalle ihrer Firma von den Maklerbüros trennten, gibt es nicht mehr. Aus der Suite 8617 ist ein Großraumbüro geworden.

„Dann geht zum Notausgang“, sagt Luberda am Telefon zu Gartenberg.

„Können wir nicht.“

„Warum nicht?“

„Es liegt zu viel Schutt vor der Tür. Ich komm nicht durch.“

„Versuchen Sie es noch mal.“

„Wir kommen nicht durch. Es ist zu schwer.“

Luberda stellt Gartenberg auf die Standleitung und ruft 911 an. Die Polizei stellt sie zur Feuerwehr durch. Sie erzählt einem Mann, dass zwei Beschäftigte ihrer Firma in der Suite 8617 des World Trade Center 1 eingesperrt sind. Der Feuerwehrmann wirkt ruhig, Vertrauen erweckend. Hilfe ist unterwegs, sagt er. Luberda entspannt sich. Sie kehrt zu Gartenbergs Leitung zurück.

„Sie holen euch raus, Jim“, sagt sie zu Gartenberg.

Er ist beruhigt, bekommt einen Anruf von einem anderen Freund aus New Jersey, Adam Rosen, auch ein Mitstudent. Gartenberg hat viele Studienfreunde. Er ist der Chef der ehemaligen Studenten der Universität Michigan.

Patricia Puma telefoniert mit ihrem Kollegen George Martin. Sie sagt ihm, dass die Notausgänge versperrt sind. Er beruhigt sie.

James Gartenbergs Ehefrau Jill kommt um 8.55 Uhr in ihrem Büro in der Upper East Side an. Sie läuft etwa zehn Minuten von ihrem Apartment zu ihrem Büro, sie ist im dritten Monat schwanger und Mutter einer zweijährigen Tochter. Sie ist Logopädin für Kinder. Sie hat eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter. Sie wurde um 8.46 Uhr aufgesprochen und stammt von ihrem Mann.

„Jill, es ist Feuer auf unserer Etage. Ich liebe dich, Jill. Sag allen, dass ich dich liebe. Ich weiß nicht, ob ich rauskomme, Jill. Ich liebe dich so sehr“, ruft er.

Noch nie hat sie ihn so verzweifelt gehört. Es passt alles nicht. Der schöne Spaziergang durch die Upper East Side und diese panische Stimme. Jill Gartenberg steht in ihrem Büro und starrt vor sich hin. Dann klingelt ihr Telefon. Es ist ihr Mann. Er ist jetzt deutlich ruhiger.

Er erzählt ihr, dass Hilfe unterwegs ist. Er bittet sie, zu seiner Mutter zu gehen, die unweit von Jill Gartenbergs Office wohnt. Jill ist verwirrt. Sie weiß nicht, wie ernst das alles ist. Ihre Tochter Nicole ist mit dem Babysitter zu Hause, eigentlich würde sie lieber dorthin zurückgehen. Aber sie verspricht ihrem Mann, zu seiner Mutter zu gehen. Er liebt seine Mutter, er ist ihr Lieblingskind. Als Gartenberg auflegt, schlägt das zweite Flugzeug in den Südturm ein. Jill Gartenberg tritt auf die Straße und sieht den Qualm, der sich am unteren Ende der Insel ausbreitet.

Es ist jetzt 9.05 Uhr. Beide Türme brennen. Sie fängt an zu schreien und zu weinen. Sie glaubt nicht, dass irgendjemand von dort oben fliehen kann. Sie war nur einmal im Büro ihres Mannes, sie weiß, dass es sehr hoch ist. Jim Gartenberg hat keinen Wert auf die Aussicht gelegt, er hat sich oft bei ihr beschwert, wie lange die Fahrt mit den Fahrstühlen dauert. Er hatte keine Zeit zu verschwenden, er hat jeden Tag 14 Stunden gearbeitet, oft auch 16. Nur an den Wochenenden war er zu Hause.

Inzwischen spricht Patricia Puma, Gartenbergs Sekretärin, zum zweiten Mal mit ihrem Mann. Kevin Puma arbeitet bei den New Yorker Verkehrsbetrieben. Er macht Nachtschichten, um seine Kinder an den Tagen, an denen seine Frau arbeitet, zur Schule bringen zu können. Er ist erst an diesem Morgen von seiner Schicht zurückgekehrt. Er hat den Fernseher eingeschaltet und den Ton abgedreht.

Keine zehn Meter entfernt das Ende eines Flugzeugflügels. Es brennt mit kleiner Flamme.

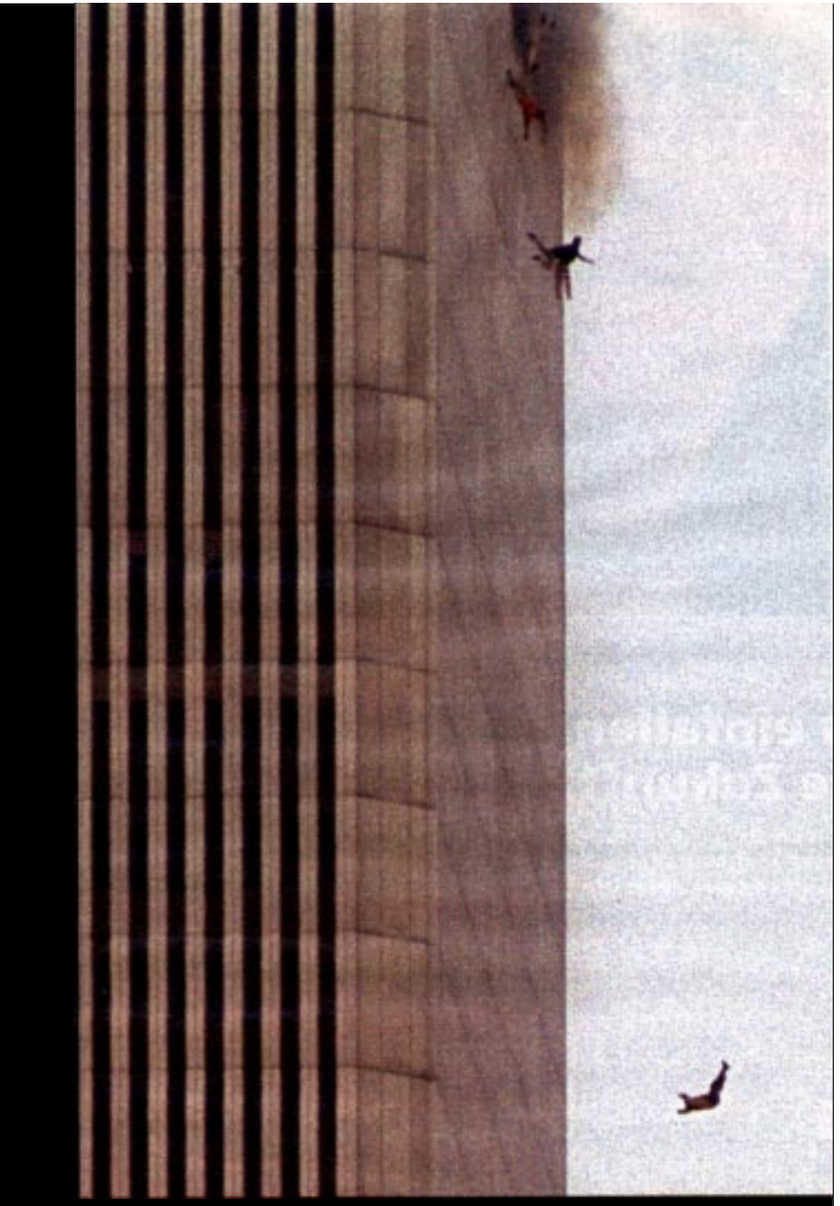
Er sieht den Feuerball aus dem zweiten Turm schlagen. Immer wieder. Das Fernsehen wiederholt den Einschlag, Kevin Puma und seine Frau wiederholen das Gespräch, das sie schon zweimal führten. Patricia Puma erzählt ihm noch mal, wie sie auf der Toilette war und alles zusammenstürzte. Er sagt ihr wieder, sie solle fliehen. Sie sagt, dass Gartenberg die Notausgänge kontrolliert habe. Sie seien blockiert. Er fleht sie an, es zu probieren. Er findet nicht gut, dass sie lediglich warten. Die Bilder sehen so gefährlich aus.

In dem Moment sieht Kevin Puma den Namen von James Gartenberg neben den beiden Türmen eingeblendet. Er dreht den Ton lauter. Im Hintergrund hört er seine Frau aus dem Fernsehgerät auf ihn einreden. Sie sind im Fernsehen.

„Ihr seid im Fernsehen“, sagt er zu seiner Frau.

Jim Gartenberg gibt ein Live-Telefoninterview für ABC. Die Frau seines Kollegen Robert Goodmann hat beim Fernsehsender ABC angerufen und Gartenbergs Telefonnummer durchgegeben. Sie sagt später, sie wollte möglichst viele Rettungskräfte auf seine Situation aufmerksam machen.

Gartenberg wirkt ruhig, als ihn die Moderatoren befragen. Er beschreibt die Luft und den blockierten Eingang. Er sagt, es gehe ihm gut. Den Umständen entsprechend gut. Zweimal nennt er seine Lage: „Wir sind im 86. Stock, wir sehen auf den



Vom Feuer zum Sprung in die Tiefe getriebene Angestellte

East River.“ Er sagt, dass die Rettungskräfte auf dem Weg zu ihnen seien. Gartenberg scheint sicher zu sein, bald rauszukommen. Am Ende werfen ihn die Moderatoren aus der Leitung, weil sie die Nachricht bringen, dass die Brücken gesperrt sind.

Gartenberg wechselt wieder zu Margaret Luberda, die an der Standleitung in ihrem Midtown-Büro wartet. Kollegen haben ihr erzählt, dass Gartenberg im Fernsehen tapfer wirkte, sehr gefasst. Sie gratuliert ihm zum Fernsehauftritt.

„Ich wollte denen nicht sagen, wie schlimm es wirklich war, Margaret“, sagt Gartenberg. „Ich wollte die anderen Familien nicht beunruhigen.“

„Wie ist die Luft?“, fragt sie.

„Es wird schlimmer. Soll ich einen Stuhl durchs Fenster werfen?“

„Lassen Sie mich das mit dem Fire Department klären“, sagt Luberda. Sie beauftragt einen Kollegen damit, bleibt mit Gartenberg im Gespräch.

„Ist der Boden heiß?“, fragt sie.

„Nein.“

„Kommt Rauch aus dem Fußboden?“

„Nein, nur von draußen aus dem Treppenhaus.“

Auf der anderen Leitung ist jetzt die Feuerwehr. Er soll auf keinen Fall die Fenster einwerfen, sagen sie. Luberda gibt ihnen noch mal Gartenbergs genaue Lage an. Nordturm, 86. Stock, Suite 8617. Dann kehrt sie zurück in Gartenbergs Leitung.

„Sie wissen jetzt genau, wo ihr seid.“

NORDTURM, 89. ETAGE

Drei Etagen über Gartenberg und seiner Sekretärin Puma bindet sich Pilipiak ein Eishockey-T-Shirt, das als Glücksbringer an seiner Wand hängt, um den Kopf und rennt aus seinem Büro. Die Luft ist besser. Er läuft durch den schmalen Flur auf die Fahrstühle zu. Es riecht nicht mehr nach Benzin, sondern nach Betonstaub. Pilipiak läuft nach rechts, wo die Damentoiletten

„Ich heiße Brian. Wenn du dich retten willst, versuche bitte, über die Wand zu steigen.“

waren, sie sind zerstört, die Räume dahinter, die Büros von „Broad U. S. A. Inc.“, sehen nicht aus, als könnte dort jemand überlebt haben. Aber Broard ist vor einem Monat ausgezogen.

Alles ist schwarz. Er kann die Tür zum Treppenhaus A gar nicht sehen. Er läuft nach links zum Treppenhaus B, das gegenüber der Herrentoilette liegt. Der Flur sieht hier besser aus. Auch diese Tür lässt sich nicht öffnen, irgendwie scheint sie verriegelt. Vielleicht ein Brandschutzmechanismus, oder jemand hat sie abgeschlossen. Pilipiak geht ein paar Schritte in Richtung des Büros, in dem Mister Lin, der Rechtsanwalt, der nie grüßte, heute Morgen verschwunden ist. Es ist ein Geröllberg. Kein Eingang mehr, nichts. Lin muss tot sein, sie haben nie ein Wort miteinander gewechselt. Walter Pilipiak erinnert sich, dass der Mann beim Pinkeln immer die Krawatte über die Schulter warf.

Als Pilipiak zurück zu den anderen gehen will, sieht er einen Mann. Der Mann trägt einen altmodischen Zweireiher, rote Schuhe und kommt von Westen auf ihn

Überlebender Hingson mit Blindenhündin Roselle

Überlebender Frank

zu. Er sagt, dass er Bob Sibirium heißt und bei MetLife arbeitet. Offensichtlich haben auch andere überlebt. Sie sind nicht die einzigen. Pilipiak lacht glücklich. Er hat den Mann noch nie gesehen. Er gibt Sibirium einen kräftigen Eishockeyspieler-Händedruck. Auch Sibirium verkauft seit 30 Jahren Versicherungen.

Sie zerren zusammen an der Tür, aber sie lässt sich nicht öffnen.

MetLife hat etwa 1000 Quadratmeter im Südwesten gemietet. Sie schauen von hier auf den Südturm und den Hudson River. Offenbar hat das Flugzeug im Süden weit mehr Schaden angerichtet als im Norden. Der südöstliche Teil brennt, der Kern mit den Fahrstühlen und Toiletten sieht aus, als wäre er rausgebombt worden. Man kann vom Norden durch die Damentoiletten in den Süden schauen.

An diesem Morgen sind nur 13 der etwa 50 Mitarbeiter aus dem Downtown Office von MetLife im Nordturm. Die anderen sind zu Kunden unterwegs. Sibirium ist einer der Abteilungsleiter. Er ist heute Morgen mit seinem 82er Mercedes Cabrio zur Arbeit gekommen, weil das Wetter so schön ist. Das Auto steht jetzt unten im Kellergeschoss 2, im gelb markierten Bereich, in dem die Abteilungsleiter von MetLife ihre Autos parken. Später wird Sibirium kurz an den Wagen denken, den er liebt wie einen Sohn. Der Parkplatz war leer, das Büro ist eigentlich nur am Montagmorgen richtig voll, Vertreter sind selten im Büro. Sibirium wollte sich heute mit seiner 77-jährigen Assistentin Carmilla über eine bevorstehende Reise zu einem Großkunden nach Spanien beraten. Die alte Frau wurde kurz bewusstlos, als das Flugzeug einschlug, kam aber schnell wieder zu sich. Auch bei ihnen fielen die Deckenfliesen wie Schuppen herab. Sibirium sah draußen vor den Fenstern einen Feuerball aus dem Haus schießen. Dann schwankte das Haus. Ein paar Mauern stürzten ein, das Licht ging aus.

Das MetLife-Büro ist in zwei Räume unterteilt. Im größeren Teil befinden sich elf Leute, im kleineren sind zwei Mitarbeiter von MetLife. Die Luft im Großraumbüro wird schnell schlechter. Die Leute sind ruhig, sie verlassen ihren Raum und gehen zwischen den Fahrstühlen hindurch nach Norden, wo die Kanzlei von Drinker, Biddle & Reath ist. Dort ist das Licht besser und auch die Luft. In der Mitte des Flurs, auf der Höhe der Fahrstühle, brennt ein Feuer,

Sie verbrennen. Sie ersticken. Oder sie stürzen sich aus Verzweiflung in den Tod.

aber man kann ihm bequem ausweichen. Es fällt niemandem auf, dass die beiden Kollegen aus dem anderen MetLife-Büro nicht dabei sind.

Drinker, Biddle & Reath ist eine große Kanzlei, die rund 1000 Quadratmeter gemietet hat. Aber an diesem Morgen ist kein einziger Anwalt hier, nur die Rezeptionistin Diane Davout. Sie wohnt in Bensonhurst, Brooklyn, und arbeitet seit zehn Jahren bei der Kanzlei. Sie ist mit Theresa Moya von Cosmos befreundet und auch mit Rafael Kava, der ja auch immer früh kommt und eigentlich Sekretärinnenarbeit macht. Es sind die einfachen Leute, die jetzt da sind. Diane Davout mag Rafael Kava, die Rechtsanwälte mag sie nicht so. Sie wundert sich nicht, dass noch keiner von den elf Anwälten ihrer Kanzlei hier ist, obwohl das Büro um 8.30 Uhr öffnet. Das müsste ihr mal passieren.

Als das Flugzeug einschlägt, wird auch sie umgeworfen, sie weiß nicht genau, was sie machen soll. Sie zieht ihre hochhackigen Schuhe wieder aus und schlüpft in ihre Sneakers. Sie geht erst einmal durch alle Büros. Sieben Fensterscheiben fehlen. Dann wartet sie.

Nach zehn Minuten kommen Leute mit schwarzen Gesichtern in ihre Empfangshalle gerannt, die Leute von MetLife, angeführt von Sibirium. Diane kennt alle Gesichter auf der Etage. Sie macht ein paar Anrufe. Ihr Freund ist nicht zu Hause, sie ruft ihre Freundin Joanne im Rathaus von

Sie findet, dass ihr Mann plötzlich sehr ruhig wirkt. Sie weiß nicht, was sie ihm sagen soll.

Opferwitwe Gartenberg, Tochter

Brooklyn an und sagt ihr, sie solle den Fernseher anmachen. Dann wartet sie wieder. Sie überlegt, ob sie nicht besser wegrennen soll. Sie hat ja die Turnschuhe an. Aber weil niemand rennt, bleibt auch sie erst mal sitzen. Sibirium, der Typ mit den roten Schuhen, geht immer mal raus auf den Flur, um nach den Treppen zu sehen, wie er sagt.

Eine halbe Stunde nach dem Einschlag der American Airlines 11 kommt Sibirium mit einem hoch aufgeschossenen Mann zurück, der eine lange Stabtaschenlampe und einen Schutzhelm trägt. Er sagt, dass er von der Port Authority sei. Sie sollen ihm folgen. Diane Davout läuft ihm sofort nach, der Mann sieht aus, als könne man ihm vertrauen, kein Rechtsanwalt, kein Versicherungsvertreter. Er bringt sie zum Treppenhaus B gegenüber der Männertoilette. Dort wartet ein kleiner Mann, auch der trägt Schutzhelm und Lampe. Die beiden Männer sind hochgekommen von der 88. Etage, auf der sie eingesperrt waren. Sie haben die Tür mit einer Axt eingeschlagen. Jetzt ist der Weg frei für die Eingeschlossenen aus dem 89. Stock.

Die elf Mitarbeiter von MetLife und Diane Davout betreten das Treppenhaus, der große Mann mit dem Helm geht weiter durch den Flur, um den Rest zu holen.

Walter Pilipiak und die anderen, Pilipiaks Mitarbeiter, die fünf Überlebenden aus der PR-Agentur und Rafael Kava warten; einige telefonieren, Yoshi Movi surft im Internet, verschickt Mails, als die Tür aufgeht.

„Raus hier! Schnell“, ruft der Mann mit dem Helm. Theresa Moya hat den 80-jährigen Rafael Kava im Arm. An der offenen Tür hilft der andere Mann von der Port Authority den letzten der 23 Überlebenden durch die Tür ins Treppenhaus, zum Schluss Pilipiak. Der sieht den beiden Rettern hinterher, sie gehen nach oben, um weiteren Menschen zu helfen, wie sie sagen. Sie haben nur die Axt dabei.

Die 89. Etage ist geräumt. Fast. Im kleinen MetLife-Büro sind zwei Angestellte von Trümmern eingeschlossen. Keiner hört sie, sie telefonieren um ihr Leben, sie reden mit ihren Angehörigen, bis der Südturm einstürzt und die Verbindung abreißt. Von Mr. Lin, dem Rechtsanwalt, der nie grüßte, gibt es kein Lebenszeichen mehr.

NORDTURM, 86. ETAGE

Drei Stockwerke unter der 89. Etage sitzen Gartenberg und seine Sekretärin immer noch fest, auch sie kommen nicht aus ihrem Büro heraus. Gartenbergs Freund Goldman ruft wieder aus Chicago an.

„Der Rauch wird schlimmer, Adam“, sagt Gartenberg.

Goldman beschließt, ihm nichts vom zweiten Flugzeug zu erzählen.

Die Gespräche werden kürzer, es ist alles gesagt.

Margaret Luberda will mit Patricia Puma sprechen.

„Wie geht es Ihnen?“, fragt Luberda. „Können Sie atmen?“

„Schwer“, sagt Puma.

„Haben Sie Wasser?“

„Ja.“

„Tauchen Sie Ihre Jacken ins Wasser, und atmen Sie durch“, sagt Luberda.

Gartenberg ruft, dass Schutt auf sie runterfalle. Die Decke löse sich auf.

„Suchen Sie irgendwo Schutz“, sagt Luberda.

„Wir kriechen unter den Empfangstisch“, sagt Gartenberg.

Die beiden kriechen unter den Tisch, sie schleppen die Telefone mit sich.

Gartenberg redet mit seiner Mutter und seiner Frau. Sie sitzen im Haus der Mutter. Sie wissen nicht, was draußen passiert. Jill Gartenberg wollte den Fernseher anschalten, aber ihre Schwiegermutter hat es verboten. Jill Gartenberg findet, dass ihr Mann plötzlich sehr ruhig wirkt. Sie weiß nicht, was sie ihm sagen soll. Die Schwiegermutter sitzt neben ihr. Sie sagt nur: „Bleib am Boden.“ Er sagt ihr, dass es nicht einfach ist. Sie wollen dem Rauch ausweichen, der unter der Tür ins Büro quillt, aber sie wollen auch den Feuerwehrleuten zurufen, wenn die kommen. Sie müssen ja jetzt jeden Moment da sein.

Patricia Puma telefoniert wieder mit ihrem Mann. Er sagt ihr noch mal, dass sie rausgehen soll, aber das scheint sie gar nicht mehr zu erreichen. Er denkt, dass sie sich zu sehr auf Gartenberg verlässt.

„Versuch es doch wenigstens. Bitte!“, ruft er.

Sie sagt, dass er sich gut um die Kinder kümmern soll. Sie hustet. Er sagt, dass er sie liebe. Dass Hilfe komme.

Gartenberg bekommt wieder einen Anruf von Goldman aus Chicago.

„Ich liebe dich“, sagt Gartenberg. „du bist mein bester Freund. Ich weiß nicht, ob ich jemals rauskomme. Bitte kümmere dich um meine Familie.“

Goldman versucht ihm Mut zu machen, Gartenberg weint.

Er ruft noch mal bei seiner Frau an.

„Ich liebe dich“, sagt Gartenberg.

Er geht noch mal auf die Standleitung zu Margaret Luberda.

„Es wird jetzt wirklich sehr stickig“, sagt er. Dann bricht die Leitung zusammen.

Es ist 9.45 Uhr. Luberda schaut auf ihr Display, sie waren genau 58 Minuten lang verbunden.

Patricia Puma erreicht ihren Mann noch einmal. Er versucht nicht mehr, sie zu irgendetwas zu überreden. Der letzte Satz, den sie sagt, ist: „Ich leg auf. James Gartenberg sagt, wir müssen Sauerstoff sparen.“

Ruhig, Mike, ruhig, Roselle: Nervös wird die Blindenhündin nur, wenn ihr Herr nervös

Eine Stunde lang haben ihnen die Telefone eingeredet, dass die Situation beherrschbar sei. Das ist vorbei.

Rosen, Goldman und Luberda versuchen immer wieder, in der 86. Etage des Nordturms anzurufen. Sie schaffen es nicht mehr. Jill Gartenberg zieht sich in ein Zimmer im Haus ihrer Schwiegermutter zurück und schließt die Tür. Kevin Puma sieht die qualmenden Türme auf dem stummen Bildschirm in seinem Wohnzimmer.

NORDTURM, IM TREPPENHAUS

Pilipiak geht nach unten, an der Etage von James Gartenberg und Patricia Puma vorbei, den Stimmen hinterher. Er dreht sich

Vorplatz des World Trade Centers vor dem Einsturz der Türme

ein paar Mal um, aber es ist niemand mehr hinter ihm. Auf dem Weg nach unten begegnet den Flüchtlingen aus dem 89. Stock kaum noch jemand von oben. Pilipiak schließt zu den anderen auf. Lynn Simpson, die Direktorin der PR-Agentur, sagt, dass sich in den Treppenhäusern die Menschen ihre Stockwerke zurufen. Sie hört keine 89 mehr und auch keine Nummer, die höher ist. Bis zur 78. Etage gibt es keine Probleme, sie laufen ruhig die Treppen runter. In der 78. müssen sie das Treppenhaus wechseln, die Etage ist stockdunkel. Pilipiak führt die Leute mit dem Licht aus seinem Handy durch die Dunkelheit. Daran erinnern sich noch alle. Wie der Mann mit dem Eishockeyshirt um den Kopf sie im Licht seines Funktelefons über den Flur führt. In diesem Moment, als sie das Treppenhaus wechseln, sind die Bewohner der 89. Etage sich so nahe wie nie zuvor und nie wieder danach. Die 23 Überlebenden der 89. Etage halten sich aneinander fest. Einige sehen sich in diesen Minuten zum ersten und letzten Mal.

Sie treffen auf zwei Männer, die vor zwei Treppen diskutieren, welche der richtige Weg nach unten ist. Die Überlebenden aus dem 89. Stock trennen sich, es gibt wieder Alternativen. Sie verlieren sich für immer aus den Augen, die 89. Etage ist zerstört, sie haben keinen gemeinsamen Platz mehr, an dem sie sich wiedersehen könnten.

Rafael Kava, der alte Mann, ist so etwas wie ein Symbol dieser kurzen Annäherung, an ihn erinnern sich alle. Auch die Leute von der Südwestseite, die ihn nur ganz kurz gesehen haben, reden später vom alten Mann mit dem Hut. Die meisten glauben sogar, ihm geholfen zu haben. Merkwürdigerweise denken alle, er sei tot. Er kann es nicht geschafft haben.

Rafael Kava aber geht an der Hand von Theresa Moya die Treppen hinunter. Er ist wieder auf der Flucht.

FAA KONTROLLZENTREN CLEVELAND UND CHICAGO, 9.28 UHR

Der Tag eines Fluglotsen kann hart sein. Regen und Schnee, Wetterstürze, der dichte Verkehr über Amerikas Landmasse, die gedrängten Start- und Landepläne verlangen viel. Nie aber war ein Tag wie dieser. Alarmstufe rot in allen 22 Kontrollzentren der Luftfahrtbehörde FAA von Küste zu Küste. Keine einzige Entführung in den USA während des letzten Jahrzehnts und dann, innerhalb von einer Stunde, vier.

Die letzte Entführung des Tages beginnt mit seltsamen Geräuschen, beschlossen vom bellenden Ruf einer aufgeschreckten, akzentfreien Stimme aus dem Cockpit von United Airlines 93, sie sagt: „Hey, raus hier!“

Einen Atemzug früher war aus der Kabine ein kleiner Klingelton zu hören, ein „Pling“, ein „Bing“, Signal für eine ankommende Textnachricht im Cockpit, eine Art E-Mail, für die Piloten auf einem Display zu sehen, grün auf schwarzem Grund.

Ein Controller in Chicago, er musste eben schon die Entführung der United 175 melden, hat die Nachricht an alle geschickt, sie lautet: „Beware, cockpit intrusion“, was so viel heißt wie: „Achtung, Cockpits, Eindringlinge!“, Vorsicht, Gefahr! Diese Meldung bestätigt die Cockpit-Crew der United 93 noch. Sie tippt nur ein Wort: „Confirmed“, Bestätigt.

Einen Atemzug später ist das Flugzeug entführt.

Ein Lotse in Cleveland hört aus dem Cockpit eine neue, unbekannte Stimme mit starkem Akzent. Sie gehört nicht dem Kapitän und auch nicht dem Ersten Offizier.

Sie sagt: „Es ist eine Bombe an Bord. Hier spricht der Kapitän. Bleiben Sie in Ihren Sitzen! Bleiben Sie ruhig! Wir werden ihre Forderungen erfüllen. Wir kehren zum Flughafen zurück.“

COCKPIT DER UNITED AIRLINES 93, 9.35 UHR

United Airlines 93, eine Boeing 757-222, gestartet in Newark um 8.42 Uhr, zieht durch den Himmel nahe Cleveland, Ohio. Ziad Jarrah hat das Mikrofon, der Libanese, der in Deutschland zum Fanatiker wurde und in Florida zum Flieger. Jarrah ist der Pilot und Chef, der Cockpit-Voice-Recorder beweist es, 30 Minuten lang nimmt das Gerät auf, seit 9.30 Uhr. Das Band beweist auch, dass Jarrah über weite Strecken nicht allein ist im Cockpit der Boeing. Man kann ihn sprechen hören mit einem Komplizen, auf Arabisch. Man kann sie sagen hören, dass sie das Flugzeug abstürzen lassen, falls die Passagiere ihnen das Kommando entwinden. Man kann sie beten hören, Jarrah und den anderen. *Bete für dich und deine muslimischen Brüder um den Sieg am Ende, und fürchte dich nicht, denn du wirst bald Gott treffen.* So steht es in der Fibel der Attentäter. Jarrah erfüllt sie Punkt für Punkt. Er betet nach Plan. Der Tod schaut ihn an.

Zehntausende von Papieren segeln durch die Luft - wie bei einer Parade der New York Yankees.

Am Vortag noch hat Jarrah, Rädelsführer Nummer vier neben Atta, Shehhi und Hanjour, seinen Abschiedsbrief an die geliebte Aysel in die Post gegeben, an die Freundin daheim in Deutschland. Am Tag der Tat, am Tatort selbst, im Flugzeug, hat er gegen neun Uhr noch einmal Aysels Nummer in Bochum gewählt. Wirkte er, wie in den Wochen davor, immer noch „völlig normal“?

Über Cleveland, Ohio, zieht Ziad Jarrah die United 93 auf über 40 000 Fuß, lässt sie in eine Linkskurve fallen, südwärts, und vollführt eine Kehre nach Osten, Richtung Washington. Geht es ums Weiße Haus? Ums Kapitol? Steuern die Verschwörer Camp David an? Sucht Jarrah die Maschine des US-Präsidenten, Airforce One?

NORDTURM, IM TREPPENHAUS, 78. ETAGE

Auf den Weg hinunter zur Erde haben sich Mike Hingson und David Frank erst gemacht, nachdem sie den Hauptschalter des P 3000, ihrer Großrechenanlage, gesucht und nicht gefunden hatten. Sie arbeiten bei der Firma „Quantum/ATL“ und verkaufen an Unternehmen Datensicherungssysteme für den Katastrophenfall. An diesem Morgen war eine Verkaufspräsentation geplant.

Hingson hat nichts gesehen von der Explosion acht Stockwerke weiter oben, er ist blind, aber den dröhnenden Knall hat er gehört und das Schwingen des Gebäudes gespürt. Dann sank alles nach unten. Ein Meter, schätzte Mike Hingson. Erdbeben? Nein, denkt er, kein Erdbeben. Ich bin aus Kalifornien, ich weiß, was ein Erdbeben ist. Außerdem riecht es hier nach Kerosin. David Frank denkt: Eine Gasleitung ist explodiert. Aber Quatsch, hier oben gibt es keine Gasleitungen. Außerdem war es dafür zu heftig.

Ein Anschlag? Den Gedanken verwirft er sofort wieder. „Es macht keinen Sinn, so weit oben eine Bombe zu legen“, denkt er. Es muss eine Benzinexplosion sein.

Mike Hingson hört dauernd „wir müssen hier raus, wir müssen hier raus“, und er findet, dass er seinen Freund beruhigen müsse. Er glaubt, dass David sich mehr aufregt als er selbst, weil David sehen kann, was passiert. Er hingegen, Mike, habe es gelernt, sich auf das wirklich Wichtige zu konzentrieren. Und gelernt, mit Gefahren umzugehen. Schließlich ist er jeden Tag in Gefahr, sobald er sich auf die Straße begibt, ohne etwas zu sehen. Außerdem ist da Roselle, seine Blindenhündin, ein Golden Retriever, und wenn Roselle jetzt gut arbeiten soll, darf sie nicht nervös werden. Nervös wird sie, wenn ihr Herr nervös wird. Also: Ruhig, Mike. Ruhig, David. Ruhig, Roselle.

Die Leute, die sie im Treppenhaus treffen, halten Tücher vor den Mund gepresst. 1993, beim ersten Anschlag auf das World Trade Center, hatte sich gezeigt, dass die Treppenhäuser zu dunkel und die Lüftungsanlagen überfordert waren; viele Menschen verbrachten damals Stunden in den Fahrstühlen oder in den überfüllten Treppenhäusern. Wenig später wurde ein neues Alarmsystem installiert. Die Treppenhäuser wurden mit einer batteriegetriebenen Notbeleuchtung versehen und die Wände mit Leuchtfarbe gestrichen. Sicherheitskräfte kontrollierten regelmäßig die Fluchtwege.

Diese Sicherheitsmaßnahmen bieten allerdings nur bei einem Normbrand Schutz. Eine Evakuierung über die Treppenhäuser ist nur dann möglich, wenn das Feuer zwei bis drei Stunden braucht, bis es sich durch die Rigips-Platten der Treppenhäuser gefressen hat.

Frank fällt auf, dass die dunkelgrün verzierte Leiste, die in die Wand neben den Aufzügen eingelassen ist, Beulen und Bruchstellen zeigt. Das Gebäude ist offenbar in seiner Struktur schwer beschädigt. Er denkt, dass hier für sehr lange Zeit wohl niemand mehr hochgelassen wird.

Die ersten 20 Stockwerke gehen einfach. Vor ihnen ist niemand. Frank läuft vorweg, hinter ihm Mike Hingson und Roselle. Roselle arbeitet gut. Aber sie hechelt sehr, das ist der Durst. Ab und zu werden die beiden überholt. Wo die anderen Kollegen sind, wissen sie nicht.

Frank ist Buddhist, er glaubt, dass hinter jedem Geschehen ein verborgener Sinn steckt. Jetzt hat er den Eindruck, „da will uns jemand etwas sagen“. Er weiß nicht, was für eine Botschaft das sein könnte. Seine Auseinandersetzung mit dem Buddhismus hat ihn Bescheidenheit gelehrt, er kann sich vorstellen, warum andere Menschen Amerika nicht mögen. Das alles sind nur Gedankenfetzen. Aber wenn das hier eine Botschaft sein soll, denkt er, dann müssen wir zuhören.

Sein blinder Freund Hingson streift im Vorbeigehen jede Tür, an der er vorbeikommt: Ist sie heiß? Lässt sie sich öffnen? Keine fühlt sich warm an. Aber nur etwa jede dritte Tür geht auf.

Etwas unterhalb der 70. Etage wird es voll im Treppenhaus. Ein Stau. Hunderte von Köpfen unter ihnen auf der Treppe. Jemand sieht den Blinden und bittet die Leute, vor ihm Platz zu machen für die beiden und den Hund. Niemand beschwert sich. Alle rücken zur Seite.

Nett von den Leuten, aber Hingson will das eigentlich nicht. Er will ja gerade keine Sonderbehandlung. Er will beweisen, dass auch ein Blinder zurechtkommt im Leben, und im Job sowieso. Er hat einen sprechenden Computer und macht seinen Job als Bereichsleiter für ATL. Aber was soll man machen, man kann ja nicht mit den Leuten streiten in so einer Situation. Auch wenn es Nachteile bringt, dass die Leute ihn links vorbeilassen: Dann kann er Roselle nicht nutzen, sie muss ja immer links von ihm gehen.

Etwa im 40. Stock hören sie Rufe von hinten: „Geht zur Seite! Brandopfer kommen!“ Frank macht Platz. Auf der Treppe über ihm kann er sie zum ersten Mal sehen: eine Frau, Ende 20, Anfang 30. Er spürt wieder diese Klarheit im Kopf, nimmt sich vor, ganz genau hinzusehen: Sie läuft wie ein Zombie. Die Augen stur geradeaus, ausdruckslos. Ihre Kleidung ist zur Hälfte weggebrannt. Von ihren Armen, ihrem Nakken und dem Gesicht fällt Haut herab. Das Haar, von dem er vermutet, dass es einmal blond war, erinnert ihn an festgebackenen, grauen Schleim. Die Frau steht unter Schock, aber sie läuft. Frank denkt darüber nach, dass der Schock doch eine ziemlich gute Sache ist.

Bald kommt das nächste Brandopfer, und es ist bizarr: Sie hat etwa das gleiche Alter, die gleiche Größe, das gleiche Haar. Sie ist genauso verbrannt, ausdruckslos und geschockt.

Unterhalb des 40. Stocks wird der Kerosingeruch stärker, das Kerosin kriecht in die Lungen, legt sich auf alle Geschmacksnerven, benebelt den Kopf. Von unten werden kleine Wasserflaschen gereicht, das schafft ein wenig Linderung, auch für Roselle. Erst dreieinhalb Jahre ist sie alt, erst neuneinhalb Monate ist sie bei Hingson im Dienst, aber sie ist gut. Sie nimmt die Kurven so, dass Hingson gut folgen kann und stoppt, wo sie muss. Sie ist verlässlich. Sie kann sich konzentrieren.

NORDTURM, IM TREPPENHAUS, 61. ETAGE

Niemand darf Manu Dhingra berühren. Sonst wird er wahnsinnig vor Schmerz. Ein Kollege geht vor ihm, einer hinter ihm, so steigen sie das Treppenhaus hinunter, schon seit dem 83. Stock. Dort hat Dhingra das Unglück genau in dem Moment erwischt, als er den Aufzug verließ, im 83. Stock des Nordturms, um 8.45 Uhr. Sein Körper ist verschmort. Es war kein Feuer, das ihn verzehrte, sondern ein ungeheurer Hitzestoß, der sein Gesicht getroffen hat, die Arme, den ganzen Rumpf. Hinter ihm verglühte der Aufzug, den er gerade verlassen hatte. Es waren noch Menschen drin.

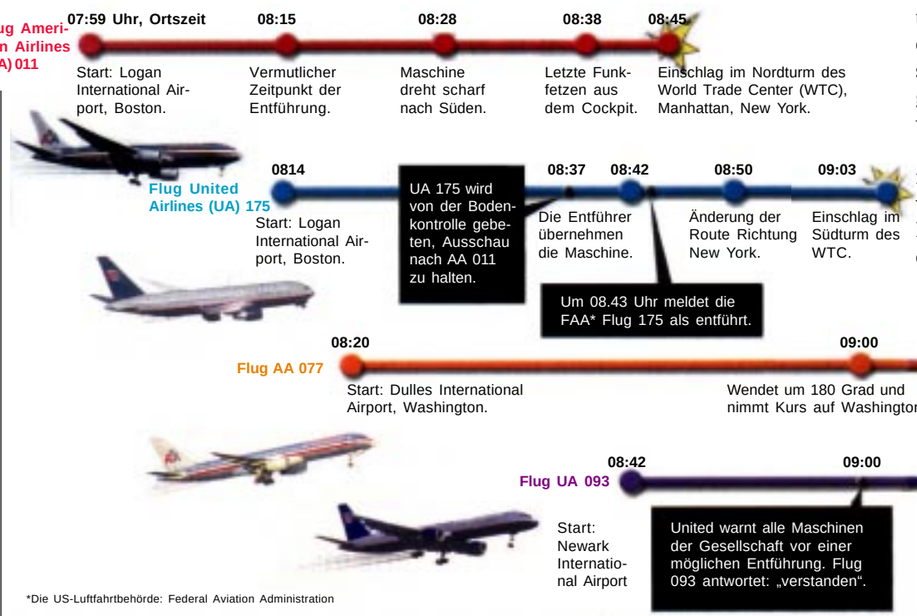
Lass mich schnell sterben, betet Manu Dhingra, mach, dass es schnell vorbei ist.

Eigentlich hat er ja immer geglaubt, dass er ein Glückspilz sei. An Unfällen schrammte er vorbei, nie hat es ihn erwischt, und er hat es ja auch ziemlich weit gebracht im Leben: Als Kind kam er mit seiner Familie aus Indien. Jetzt ist er 27, hat studiert und handelt mit Optionen für „Andover Brokerage“, eine Daytrading- Firma, hat ein Büro im World Trade Center mit netten Kollegen und Tischtennisplatte und Blick auf ganz New York.

Ergib dich, du bist der

Die Routen der entführten Maschinen

Der Zeitablauf am 11. September


Flug American Airlines (AA) 011
07:59 Uhr, Ortszeit
Start: Logan International Airport, Boston.
08:15
Vermutlicher Zeitpunkt der Entführung.
08:28
Maschine dreht scharf nach Süden.
08:38
Letzte Funkfetzen aus dem Cockpit.
08:45
Einschlag im Nordturm des World Trade Center (WTC), Manhattan, New York.
Flug United Airlines (UA) 175
0814
Start: Logan International Airport, Boston.
UA 175 wird von der Bodenkontrolle gebeten, Ausschau nach AA 011 zu halten.
08:37
Die Entführer übernehmen die Maschine.
08:42
Um 08.43 Uhr meldet die FAA* Flug 175 als entführt.
08:50
Änderung der Route Richtung New York.
09:03
Einschlag im Südturm des WTC.
Flug AA 077
08:20
Start: Dulles International Airport, Washington.
09:00
Wendet um 180 Grad und nimmt Kurs auf Washington.
FAA meldet, dass Flug 077 möglicherweise entführt sei und sich Richtung Washington bewege.
09:24
09:37
Maschine verschwindet vom Radarschirm.
09:43
Einschlag in der südwestlichen Seite des Pentagon, Washington.
Absturz bei Shanksville, Pennsylvania.
Flug UA 093
08:42
Start: Newark International Airport
09:00
United warnt alle Maschinen der Gesellschaft vor einer möglichen Entführung. Flug 093 antwortet: „verstanden“.
09:16
FAA meldet Flug 093 als möglicherweise entführt.
09:28
Passagier Jeremy Glick ruft seine Frau an und erfährt von den Angriffen auf das WTC.
09:35
Maschine wendet plötzlich Richtung Washington.
09:59
Todd Beamer gibt das Signal zum Angriff der Passagiere auf die Entführter: „Are you guys ready? Let's roll.“
10:01
Schreie und Flüche aus dem Cockpit; die Maschine fliegt auf Zickzackkurs.
10:06

*Die US-Luftfahrtbehörde: Federal Aviation Administration

Absturzstelle der United Airlines 93

Terrorist Jarrah

Opfer Burnett

Opfer Beamer

Schwächere, lass es sein, denkt er jetzt. Einen Moment lang denkt er das, einen sehr friedlichen Moment lang. Aber dann kommt ihm seine Mutter in den Sinn und dass das nicht geht, sie um den Sohn trauern zu lassen, er schleppt sich weiter. „Niemand wird dich retten hier oben“, sagt einer der beiden Kollegen. „Du musst gehen. Kannst du?“

Natürlich kann er nicht, aber er muss.

Er will nicht, dass jemand seinetwegen hier oben bleibt. Er will es versuchen. Er rechnet nicht damit, dass er die 83 Stockwerke schaffen wird. Er hofft, dass unterwegs jemand kommt und hilft.

Manu Dhingra sieht nicht viel, die Augen sind fast zu.

„Wie weit ist es noch?“

„Wir sind gleich da.“

„Wie weit noch?“

„Nicht mehr weit.“

„Wo sind wir?“

„Im 10. Stock.“

In Wahrheit sind sie erst im 61., aber die Lügen helfen. Er darf sich nicht setzen, das dulden die Freunde nicht. Ab und zu gibt es Wasser. Dann kriegt er die Augen ein bisschen auf, sieht den Schrecken im Blick fremder Leute. „Wie sehe ich aus?“, fragt er. „Prima siehst du aus. In einer Woche bist du wieder okay.“

Lauter normal aussehende, gesunde Leute laufen im Treppenhaus, er denkt: Warum ich? Habe ich was falsch gemacht? Werde ich bestraft?

Die Schmerzen kennt er schon, die sein Leben jetzt wochenlang bestimmen werden, aber er weiß noch nicht, wie er aussehen wird, wenn alles vorbei ist. Weiß nicht, dass die Ärzte sagen werden, doch, er habe Glück gehabt, sein Gesicht vor allem sei sauber geschält. Wie nach einem Peeling, wird es heißen, „schauen Sie, Sie haben keine Falten mehr“.

Jetzt sieht er nur, wie ihm die Haut in Fetzen vom Körper fällt. Sieht das Entsetzen bei jedem, der ihn anblickt, muss durchhalten, hält durch, bis er den ersten Sanitäter sieht. Dann fällt er in Ohnmacht.

Nachricht an alle: „Achtung, Cockpits! Eindringlinge!“ Wenig später ist auch United 93 entführt.

AN BORD DER UNITED AIRLINES 93, ETWA 9.45 UHR

In der Kabine halten abwechselnd die Kämpfer Ahmed al-Hasnawi, Said al-Ghamdi und Ahmed al-Nami die 37 Passagiere und fünf Flugbegleiter, aufgeteilt in zwei Gruppen, in Schach. Vorn, First Class, der Vorhang ist zugezogen, wird ein Dutzend Leute festgehalten, hinten, Economy, fast am Heck, der Rest.

Das Regime der Terroristen ist nicht streng. Sie erlauben ihren Opfern ausdrücklich zu telefonieren, ja, sie fordern sie auf, ihre Angehörigen zu verständigen. Unbeobachtet kocht die Stewardess Sandy Bradshaw, 38, in der Bordküche Wasser auf, um es womöglich als Waffe einzusetzen. Sie erzählt das ihrem Mann am Telefon. Die Opfer, viele, telefonieren.

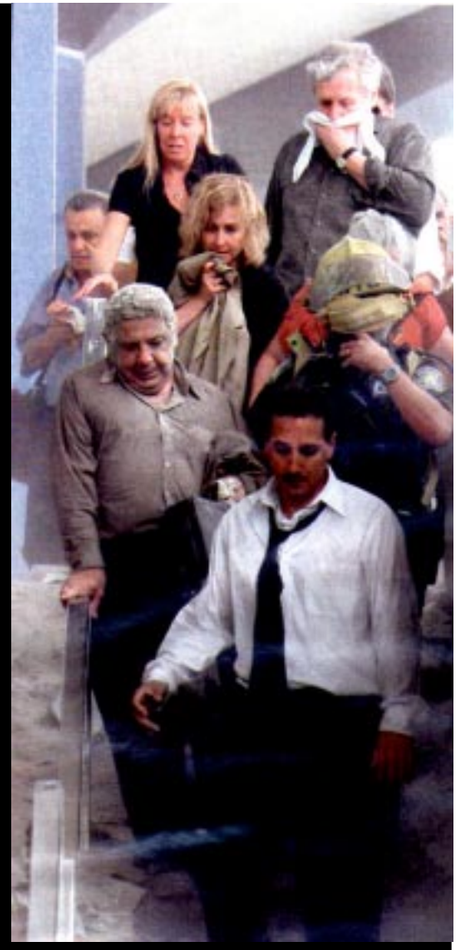
Viermal telefoniert Thomas („Tom“) Burnett, 38, Manager einer Medizintechnikfirma. Er ist auf dem Weg nach Hause, nach San Ramon, Kalifornien. Beim ersten Anruf um 9.40 Uhr sagt er seiner Frau Deena, die zu Hause in der Küche steht und im Fernsehen die brennenden Türme von New York sieht: „Nein, ich bin nicht okay. Ich sitze in einem entführten Flugzeug. Sie haben einen Mann erstochen und haben eine Bombe. Ruf die Behörden an.“ Dann hängt er auf.

„Nein, ich bin nicht okay. Ich sitze in einem entführten Flugzeug. Sie haben eine Bombe.“

Beim zweiten Anruf sagt Tom Burnett: Sie sind im Cockpit. Und er fragt seine Frau: Das mit dem World Trade Center, war das eine Passagiermaschine? Und als sie antwortet, sie wisse es nicht, sagt er: okay. Und hängt auf.

Beim dritten Anruf will Tom Burnett wieder nur die Neuigkeiten wissen, er pumpt, so sagt es seine Frau später, die Informationen ab. Sie erzählt vom Pentagon. Burnett hängt auf.

Beim vierten Anruf sagt er: „Okay, wir haben hier eine Gruppe zusammen, und wir werden etwas unternehmen.“ Seine Frau ruft dazwischen: Nein. Sie lernt an diesem Morgen, was Angst ist, nein, schreit sie, bleib sitzen, tu nichts. Aber er sagt: „Wenn sie diese Maschine zum Absturz bringen, müssen wir etwas tun.“ Dann hängt er auf. Für immer.



Angestellte beim Abstieg im World Trade Center

NORDTURM, IM TREPPENHAUS, 40. ETAGE

David Frank sagt die Stockwerke an. Im 40. sind er und sein blinder Freund, als die ersten Feuerwehrleute sich nach oben arbeiten, und Frank wundert sich darüber, welche Mengen an Ausrüstung sie mitschleppen: Äxte, Hacken, Schaufeln, feuerfeste Anzüge, Sauerstoffflaschen. Mehr als 30 Kilogramm, schätzt er. Sie wirken erschöpft. Im Treppenhaus bricht Beifall aus.

Fast jeder Feuerwehrmann schaut auf den Blinden, den Hund und seinen Freund und fragen, ob alles okay sei. Immer die gleiche Unterhaltung:

„Sind Sie in Ordnung?“

Hingson: „Mir geht es gut, danke.“

An Frank gerichtet: „Und Sie sind bei ihm?“

Frank: „Ja, ich begleite ihn, wir sind okay, danke.“

Etwa um 9.35 Uhr erreichen sie den zweiten Stock. Der Boden ist nass und rutschig, aber das Nasse riecht nicht nach Kerosin. Roselle schlürft gierig, es ist Wasser. Dann gehen sie die letzte Treppe hinab. Frank betrachtet das Chaos: Trümmerteile, Wandstücke, Deckenverkleidung liegt herum. Überall Wasser.

Unten stehen Polizisten und WTC-Angestellte: „Weitergehen, weitergehen.“ Sie nehmen den Ostausgang, der in ein Einkaufszentrum führt. Noch einmal einige Stufen nach oben, dann wieder herunter, durch einen schmalen, dunklen Gang. Am Ende ein Licht: der Himmel.

AN BORD DER UNITED AIRLINES 93, 9.59 UHR

In der Maschine beten in diesem Moment mindestens drei Männer das Vaterunser. Todd Beamer betet, 32 Jahre, Geschäftsmann aus New Jersey. Seit 9.47 Uhr, er konnte seine Familie nicht mehr erreichen, spricht er mit Lisa Jefferson, einer Vorgesetzten bei der Telefongesellschaft GTE. Er hat der fremden Stimme von seinen Kindern erzählt, von David, drei Jahre alt, von Andrew, ein Jahr. Hat Lisa Jefferson gebeten, seine Frau anzurufen mit letzten Grüßen und einem Liebesschwur.

Beamer hat auch von einem Plan der Passagiere erzählt, gegen die Terroristen aufzustehen. Und dass vorn im Gang Kapitän und Co-Pilot auf dem Boden lägen, mindestens verletzt, vielleicht tot. Und nun, es ist fast 9.58 Uhr, bestellt er sein Haus. „Vater unser im Himmel, geheiligt werde Dein Name ...“

Nach dem Gebet, Lisa Jefferson hat den Text im Chor mit Beamer gesprochen, ist er nicht mehr am Apparat, aber das Telefon noch auf Empfang. Sie hört jemanden sagen: „Seid ihr so weit, Jungs?“, und dann: „Let’s roll.“

Was in den folgenden sieben Minuten geschieht, ist nicht bekannt. Die Telefone, nicht aufgelegt, übertragen abwechselnd Phasen der Stille, gefolgt von schrillen Schreien, dann Windgeräusche. Dann Stille.

Von 10.01 Uhr an verzeichnet der Voice-Recorder aus dem Cockpit Flüche und Schreie auf Englisch und Arabisch, Geräusche eines Kampfes, Tumult.

Er fragt: „Wie weit ist es noch?“ „Wir sind gleich da“, heißt die Antwort. Lügen helfen.

Der Pilot Ziad Jarrah ist auf diesen Kampf gut vorbereitet. In einem Fitnesscenter in Miami hat er sich alles beibringen lassen für den Nahkampf.

Er besuchte das Studio das erste Mal am 1. Mai 2001, das letzte Mal am 7. September, vier Tage vor dem Attentat. In diesen vier Monaten trainierte er 96-mal. Sein Trainer ist Bert Rodriguez, Meister in verschiedenen asiatischen Kampfkünsten, Ausbilder der Beamten der US-Drogenpolizei DEA.

Während der ersten Unterrichtsstunde im Ring prüft Rodriguez seinen neuen Schüler. Er hält Jarrah eine Faust vors Gesicht. Die Faust steckt in einem blauen Boxhandschuh. Jarrah weiß nicht so recht, was er mit dem Ding vor seinem Gesicht anfangen soll. Er tänzelt ein Stück zur Seite, hebt die Arme höher und fragt sich, wie er an dem blauen Ballon vorbeikommt. Rodriguez sagt, man soll beim Kämpfen nicht denken, und drückt Jarrah die Faust ins Gesicht. Jarrah hört auf zu denken und lächelt verlegen. Rodriguez sagt, lächeln passt nicht zum Kämpfen. Diesmal drückt er seine Faust nicht in Jarrahs Gesicht. Er schlägt. Jarrah lächelt nicht mehr, er versucht, Rodriguez’ Faust zur Seite zu schlagen. „So ist es richtig“, sagt Rodriguez und schlägt Jarrah mit der anderen Faust ins Gesicht. Jarrah verliert die Kontrolle und prallt von Rodriguez’ erhobenen Fäusten ab. Rodriguez schlägt noch einmal zu. Jarrah geht zu Boden. Rodriguez sagt: „Ich liebe es zu kämpfen. Man erfährt so schön schnell, was der andere für ein Mensch ist.“

Rodriguez lehrt Jarrah, dass es nur zwei Arten von Schlägen gibt. Gerade und kreisförmige. Es gibt auch nur zwei Arten Tritte. Gerade und kreisförmige. Und mit Fäusten, Ellbogen, Knien und Füßen soll Jarrah immer auf dieselben Punkte am Körper zielen. Auf die Augen, die Nase, den Kehlkopf, die Leber, die Hoden und auf

Überlebende Demczur, Dhingra

alle Gelenke. Unter anderem.

Rodriguez sagt, dass es Punkte am Körper gebe, die besonders schmerzempfindlich seien. Über dem Ellbogen sei so ein Punkt. Wenn man ihn findet und mit nur einer Fingerkuppe drückt, könne man einen Gegner in die Knie zwingen. Und es sei ökonomisch, mit einem Schlagring, einer Klinge zu versuchen, diesen Ort zu treffen.

Rodriguez erklärt Jarrah, dass es sinnvoll sei, im Kampf ein Messer zur Hand zu haben: „Es ist immer gut, den Gegner bluten zu lassen“, sagt Rodriguez mit seiner sanften Stimme. „Versuche ihn so zu schneiden, dass er die Wunde sieht. Wenn du die Wahl hast, schneide in die Innenseite der Arme, sie sind weicher als die Außenseiten, unter der Haut pulst viel Blut.“

Wird man von einer Gruppe attackiert, sei es ratsam, den Größten und Furchteinflößendsten niederzumachen, lehrt Rodriguez, das schrecke die anderen ab. Auch in dieser Situation sei es hilfreich, offene Wunden zu schaffen oder Gelenke so zu brechen, dass der Knochen aus dem Fleisch rage. Dann prügeln sich die beiden eine Weile, Jarrah versucht, das Gehörte in Schläge und Tritte zu verwandeln, und Rodriguez schlägt ihn wieder zu Boden.

Im Laufe der Zeit machte Jarrah Fortschritte. Gegen Ende der 20 Unterrichtsstunden schreckte es ihn kaum noch, wenn Rodriguez mit einem Baseballschläger auf ihn zustürzte. Und unentwegt stellte Jarrah Fragen - Rodriguez hatte bisweilen das Gefühl, als müsse Jarrah sein Know-how weitergeben an eigene Schüler.

Seinen letzten Kampf verliert Jarrah. United Airlines 93 stürzt kurz nach zehn Uhr ab. Das Flugzeug sinkt schnell, Augenzeugen sehen es flattern, nach links und rechts, kippen, wackeln, dann fräst es einen langen, zehn Meter tiefen Graben in die Äcker bei Shanksville im Westen Pennsylvanias, und alles, das Flugzeug, die Menschen, zerplatzt in Stücke und Trümmer, keines größer als ein Telefonbuch.

Wird United Airlines 93, als einzige der vier fliegenden Bomben, von Militärjägern abgeschossen? Trifft eine Lenkrakete die Boeing? Es werden Teile gefunden, acht Kilometer vom Ort des Aufschlags entfernt. Ein namenloser Passagier, der aus der Bordtoilette den Notruf 911 wählte, schrie einem Telefondienstler kurz vor dem Ende ins Ohr, er höre eine Explosion, er sehe weißen Rauch. Es ist die einzige Äußerung dieser Art. Die Behörden Amerikas verneinen einen Abschuss.

Und die Bombendrohung der Attentäter, von den Opfern mehrfach erwähnt? Leeres Gefuchtel? Oder zündeten sie doch einen Sprengsatz an Bord? Zündeten sie ihn, als die Passagiere sich aufmachten, diesen Alptraum zu beenden?

Um 10.06 Uhr ist der Himmel über Amerika leer. Der Flugverkehr weitgehend eingestellt. Das Land schockstarr.

NORDTURM, IM TREPPENHAUS, 4. ETAGE

Jan Demczur, der polnische Fensterputzer des World Trade Center, gerät kurz nach zehn Uhr in einen Stau im Treppenhaus. Er ist im vierten Stock des Nordturms, seit über einer Stunde steigt er nach unten. Als das Flugzeug einschlug, war er mit sechs anderen Männern in einem Aufzug. Der Aufzug sackte ab, blieb im 50. Stock stekken. Mit Hilfe von Demczurs Reinigungswerkzeugen kratzten sich die Männer durch die Wand des Fahrstuhlschachts auf den Flur.

Als Demczur im 4. Stockwerk ankommt, fordert ihn eine Polizistin auf, zurückzugehen. „Die Treppe ist hier zu Ende“, schreit sie. Die Leute gehen langsam nach oben. Als sie im sechsten Stock sind, ruft dieselbe Polizistin „Ach Scheiß, probieren wir es“, und läuft wieder nach unten. Demczur folgt ihr. Die dritte Etage ist schwarz vor Rauch. Die Treppe ist zu Ende. Sie fassen sich an und gehen durch einen Flur. Demczur sieht Umkleideschränke. Irgendwo hier hängt seine Krawatte. Er verliert die Orientierung, sie betreten ein anderes Treppenhaus, es ist halb verschüttet. Sie kriechen und erreichen einen großen Raum, der mit verbogenem Stahl, Schutt gefüllt ist. Demczur denkt, dass sie zu weit sind, irgendwo im Keller. Aber andererseits ist da Tageslicht, und dann erkennt er die Stechuhr. Er sieht die Stechuhr, durch die er heute Morgen seine Karte zog. Sie ist verbeult, sie sieht nicht aus, als würde sie jemals wieder funktionieren.

Jan Demczur begreift hier, erst hier zum ersten Mal, dass sein Plan ernsthaft gefährdet ist. Sein ganzes Leben war bisher ein Plan, der Tag, der Monat, das Jahr; sein Leben war aufgeteilt in Flächen, in Glasflächen, die er reinigen musste. Das war sein Plan.

Jetzt ist er im Erdgeschoss, er verlässt das Haus in Richtung Westen. Es ist 10.20 Uhr. Er setzt sich neben einen Rettungswagen auf dem West Side Highway, jemand gibt ihm Sauerstoff. Er denkt kurz an Cami, den Mann, der die Maschine auf dem Dach bediente. Dann sieht er Teile

Wohnzimmerblick auf das brennende World Trade Center

vom Nordturm fallen. Er legt die Maske weg und verschwindet, ohne dass die Pfleger es bemerken. Es gibt keinen Plan mehr.

PLAZA VOR DEM WORLD TRADE CENTER

Nach einem langwierigen Abstieg erreicht Chuck Allans Gruppe die Plaza des Nordturms. Allan, EDV-Chef bei “Lava Trading”, hat eine Gruppe von Kollegen vom 83. Stock das Treppenhaus hinuntergeführt. Er liebt die Plaza, mit der Skulptur, der “Großen Kugelkaryatide” in der Mitte, den Bänken, dem Brunnen. Er geht durch die Glastür, und nichts mehr erinnert ihn an die Plaza von heute Morgen. Der Innenhof ist voll großer Trümmerteile. Und er sieht Menschen. “Schau da nicht hin”, sagt er zu Liz Porter, seiner Programmiererin, und hält ihr

Auf der Plaza sehen sie einen Torso mit einem Gurt um die Hüfte - es ist ein Passagier.

die Augen zu. “Wohin?”, sagt sie und schiebt seine Hand beiseite. Vielleicht 20, 30, 40 Tote. Es ist schwer zu sagen, weil es nur Teile von Menschen sind.

Sie sehen einen Torso mit einem Gurt um die Hüfte, einen zweiten, dritten, vierten. Alle haben denselben breiten, schwarzen Gurt angelegt. Es dauert einen Moment, bis Allan begreift, dass es sich um Passagiere handelt. Hier liegen die Passagiere. Zerstörte Menschen, zerfetzte Körper, die vor kurzem noch auf das Zeichen des Flugkapitäns ihren Gurt geschlossen hatten. Es ist kein Blut zu sehen. Es liegt noch kein Staub über den Trümmern. Alles ist klar und deutlich zu sehen. Polizisten stehen herum. „Sehen Sie nicht hin“, sagen sie. „Gehen Sie weiter zu den Rolltreppen. Machen Sie Ihr Handy aus!“ Alle sehen hin. Alle versuchen, ihr Handy zu benutzen.

In der Mall, dem unterirdischen Einkaufszentrum, steht das Wasser knöchelhoch. Die Sprinkler sind an. Die Drehtüren sind verkantet und zerbrochen. Allan geht an „Border’s Bookstore“ vorbei, hinaus auf die Church Street. Ein Polizist sagt: „Wir glauben, das war Absicht.“

Allan ruft seine Frau Sabah an. Er fragt: „Was ist eigentlich passiert?“ Dann geht er Richtung Norden. Irgendwo, schon nahe Midtown, möchte er sich die Telefonnummer eines anderen Überlebenden notieren. Er fragt einen Pakistaner, der neben seinem Obststand wartet, nach einem Stift. Chuck Allan hat lange in islamischen Ländern gelebt. Er ist sich sicher, in fremden Gesichtern lesen zu können. Er ahnt, was jetzt passieren wird. Aber er möchte es wissen: „Ist das nicht entsetzlich?“, fragt er den Obstmann. Der Mann dreht den Kopf zur Seite. Er sagt nichts. Allan denkt: Er kann nicht sagen, dass er Sympathien hat für das, was da geschehen ist. Aber er hat sie.

NORDTURM, AUSGANG

Virginia DiChiara, deren Haut zu 30 Prozent verbrannt ist, verlässt das World Trade Center durch den Nordeingang. Sie war im 78. Stock, als das Flugzeug einschlug. Sie stand in einem Aufzug, dessen Tür sich gerade schloss. Brennendes Kerosin verbrannte ihr Gesicht, ihre Arme und Hände, ihren Rücken. Mit Mühe schafft sie es ins Erdgeschoss. Sie wird zur Church Street geführt, wo Krankenwagen aufgereiht sind. Ein paar Leute sitzen auf dem Bordstein, Verletzte. DiChiara sieht eine Menge Blut und weiß, dass sie da unmöglich sitzen

kann. Sie kann kein Blut sehen und hat Angst, in Ohnmacht zu fallen. Ein Nothelfer führt sie in einen Krankenwagen. Der Kollege, der sie nach unten begleitet hat, ist noch bei ihr.

Sie verlangt nach Wasser, bekommt aber nur wenig. Sie weiß nicht, warum man sie nicht in ein Krankenhaus bringt. Langsam

Sie haben Angst, die Türme könnten zusammenstürzen. „No way“, sagt Clark, er sei Ingenieur.

fühlt sie den Schmerz. Sie guckt auf ihre Hände: rot, keine Haut. Sie wartet und wartet. Ihr Kollege ruft DiChiaras Eltern an und sagt ihnen, ihre Tochter sei okay.

Nach einer halben Stunde wird sie ins St. Vincent's Krankenhaus im Greenwich Village gefahren. Im Krankenhaus ist alles vorbereitet für einen Ansturm von Verletzten. Auf dem Hof warten Dutzende Ärzte und Pfleger. Lange Reihen von Tragen stehen bereit. Aber außer Virginia DiChiara kommt kaum jemand.

SÜDTURM, LOBBY

Irgendwann ist Steve Miller, von seinen Fuji-Kollegen „Smiller“ gerufen, wenn ihr Computer nicht funktionierte, am Ende der Stufen. Die neuen Cowboystiefel quälen seine Füße. Eine Armee von Angestellten strömt aus den Türen ins Freie. Erst draußen sieht er die Verwüstung, die Metallstücke, das Glas, das verkohlte Fleisch. Er läuft nach Hause, Richtung Brooklyn. Als er zurückschaut, nach oben, sieht er, dass dort, wo sein Büro war, nur noch schwarzer Rauch ist. Das Flugzeug hat genau auf seiner Etage eingeschlagen.

Als Smiller über die Brücke nach Brooklyn geht, versucht er, nicht an seine Schuhe zu denken, und auch den anderen Horror will er vergessen. Smiller beschließt, sein Leben zu ändern. Er will Bibliothekar werden, auf dem Land. Smiller muss an ein altes chinesisches Sprichwort denken. „Mögest du in aufregenden Zeiten leben“, heißt es. Das wünschen Chinesen den Leuten, die sie hassen.

SÜDTURM, PLAZA

Um 9.50 Uhr erreichen Brian Clark, der Broker, und Stanley Praimnath, der Laienprediger, den Plaza-Level des World Trade Center. Eine Mondlandschaft. Nur noch Feuerwehrleute, Sanitäter und Polizisten laufen herum. „Besser, wenn ihr jetzt rennt“, schreit einer und sagt, sie sollten nicht nach oben schauen. Von oben fallen jetzt immer häufiger Gebäudeteile herunter. „Let's go“, sagt Clark, die beiden Männer rennen Hand in Hand über den brennenden Freiplatz auf die Church Street.

„War zone“, denkt Clark. Nach zwei Blökken sind sie am Gitter des Friedhofs von Trinity-Church. Ein Geistlicher sagt, die Kirche sei geöffnet, sie sollten hereinkommen. Völlig außer Atem hält sich Praimnath am Zaun fest. Er hat Angst, der ganze Turm könnte zusammenstürzen. „No way. Das ist eine Stahlstruktur“, sagt Clark, er sei Ingenieur.

SÜDTURM, PLAZA

Als Anthony DeBlase endlich unten auf der Plaza ankommt, sieht er die Körper. Er sieht einen Mann, dem der Kopf von einem fallenden Körperteil abgeschlagen wird. Er sieht einen Kopf, der aufplatzt wie eine Melone. Er sieht ein brennendes Bein. Er sieht Dinge, von denen er gehofft hatte, dass es sie in seiner Welt nicht geben würde.

Er muss heulen. Er rennt nach Westen, mit den anderen. Eine Frau kommt dem Strom entgegen, sie läuft auf ihn zu und umarmt ihn. Anita, seine Mutter. „Jimmy“, sagt sie, „wir müssen Jimmy finden.“ Anthony schaut nach oben, wo der Himmel voll Staub und Rauch ist, und sagt: „Gott, gib mir meinen Bruder zurück. Was sollst du mit ihm? Er wird an dir herummäkeln und dich zurechtweisen. Er wird dich um den Verstand bringen.“ Jimmy ist so. Jimmy war so.

Ist er erschlagen worden? Ist er gesprungen? Ist er erstickt? Hat er sich in Luft aufgelöst?

Einige Wochen später werden die ersten acht der gefundenen Leichenteile mit Hilfe des DNA-Tests identifiziert. Unter den Namen ist auch James DeBlase, genannt Jimmy, 45 Jahre und aufgewachsen in Soho, im Schatten der Zwillingstürme.

UWE BUSE, FIONA EHLERS, ULLRICH FICHTNER, HAUKE GOOS, LOTHAR GORRIS, RALF HOPPE, THOMAS HÜETLIN, ANSBERT KNEIP, DIRK KURBJUWEIT, ALEXANDER OSANG, CORDT SCHNIBBEN, ALEXANDER SMOLTCZYK, BARBARA SUPP

TERROR (IV): Am 11. September wurden New York und die Welt von einem Attentat getroffen, wie es vorher keines gab. Eine vierteilige SPIEGEL-Serie, recherchiert unter Bekannten der Täter, bei Sicherheitsbehörden und bei Überlebenden des eingestürzten World Trade Center, rekonstruiert minutiös den Ablauf des Massenmords an über 3000 Menschen aus 62 Ländern.

„Sagt meiner Frau, dass ich sie liebe“

Was wirklich geschah beim Angriff auf Amerika

MANHATTAN, BATTERY PARK CITY, 6 UHR

Dan hasst das Summen des Weckers. Und weil seine Frau Jean die Abneigung ihres Mannes kennt, ist sie jeden Morgen schneller als der Wecker und küsst ihn wach. Seit anderthalb Jahren sind die Potters verheiratet, und selten hat ein Wecker sie im Schlaf erwischt.

Dan ist Feuerwehrmann, Jean arbeitet im 81. Stock des Nordturms in den Büros der „Bank of America“, als Assistentin des Tradingchefs. Dan und Jean haben sich über eine Anzeige in der „New York Post“ kennen gelernt. Damals stand Dan vor den Trümmern seines Lebens: Er war Anfang 40 und seine Familie kaputt, sein 18-jähriger Sohn war zu ihm gezogen in sein kleines Apartment, weil er es bei seiner Mutter nicht mehr ausgehalten hatte. Aber Dan hat noch eine andere Familie: die New Yorker Feuerwehr.

Dan Potter ist Feuerwehrmann seit 23 Jahren. Er hat sich nie beschwert, aber er merkte, wie ihm die Schufterei in Manhattan auf die Knochen ging. „In Manhattan“, sagt er, „musst du jung sein.“ 45 Kilogramm Ausrüstung die Treppen hochschleppen, manchmal bis in den 50. Stock - nur weil wieder einmal ein Sprinkler aus Versehen losgegangen ist. „Dann“, sagt Potter, „fühlt man sich wie eine Katze, die ihren eigenen Schwanz jagt.“

Schlimmer als ein blinder Alarm ist nur ein echter Alarm. In Sekundenschnelle verwandeln sich die Hochhäuser in riesige, lodernde Öfen oder in rauchschwarze Labyrinthe, aus denen man sich wieder heraustasten muss. Man muss die eigene Stadt und ihre Bewohner verdammt gern haben, um diese Arbeit auszuhalten. Potter ist so ein Typ.

Nur: Er ist inzwischen 44, und deshalb hat er beschlossen, sich einen bequemeren Posten zu suchen. Als, wie er es nennt, „Ghetto-Feuerwehrmann in der Bronx“. Für einen Feuerwehrmann sind die Bronx und das Ghetto so etwas wie das Paradies: Es brennt oft, die Häuser sind nur selten höher als vier Stockwerke, und das Beste: Man muss nicht oft hinein ins Haus. Man parkt den Truck auf der Straße und hält mit dem Schlauch voll drauf. „Ein wunderbarer Job“, sagt Dan Potter. Auch wenn er dafür wieder zur Schule gehen muss.

Deswegen verlässt er am 11. September seine Wohnung in Zivil: Jeans, blaues Polohemd, Penny-Loafers. Vor ein paar Wochen hat er eine Ausbildung auf Staten Island angefangen, am Ende der Lernerei wird er Lieutenant sein - und ein Feuerwehrmann im Ghetto.

MANHATTAN, FEUERWACHE IN DER CANAL STREET, 8.47 UHR

Battalion Chief Joe Pfeiffer untersucht eine lecke Gasleitung, als er ein Passagierflugzeug in den Nordturm einschlagen sieht. Er ruft per Funk einen Dispatcher, spricht von einer „direkten Attacke“ und einem „großen Jet“. Pfeiffer löst umgehend Alarmstufe 3 aus. Alarmstufe 3 bedeutet, dass sich sofort 19 Einsatzwagen der FDNY in Bewegung setzen.

Auch in der Alarmzentrale in Brooklyn geht ein Notruf ein: BLDG EXPLOSION lautet er, GEBÄUDE-EXPLOSION; das Ereignis bekommt die laufende Nummer 0727.

8:48:03 Uhr: „Anrufer meldet Explosion an der Spitze des WTC“, tippen die Leute in der Notrufanlage in ihren Computer.

8:48:07 Uhr: „Flugzeug flog in die Spitze von Gebäude“, sagt eine Anruferin.

8:50:12 Uhr: „Männlicher Anrufer gibt an: Flugzeug ins World Trade Center geflogen - möglicherweise Passagierflugzeug.“

8:50:22 Uhr: „Weiblicher Anrufer meldet, WTC ist explodiert.“

8:52:53 Uhr: „Weiblicher Anrufer meldet, großes Loch in rechter Seite.“

8:53:28 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet, dass jemand vom Gebäude fällt.“

Um 8.55 Uhr geht ein so genannter 10-60-Alarm raus, er signalisiert eine größere Katastrophe.

Um 8.59 Uhr klingelt Alarm Nummer 5, das Maximale, was im New Yorker Notstandsprotokoll vorgesehen ist.

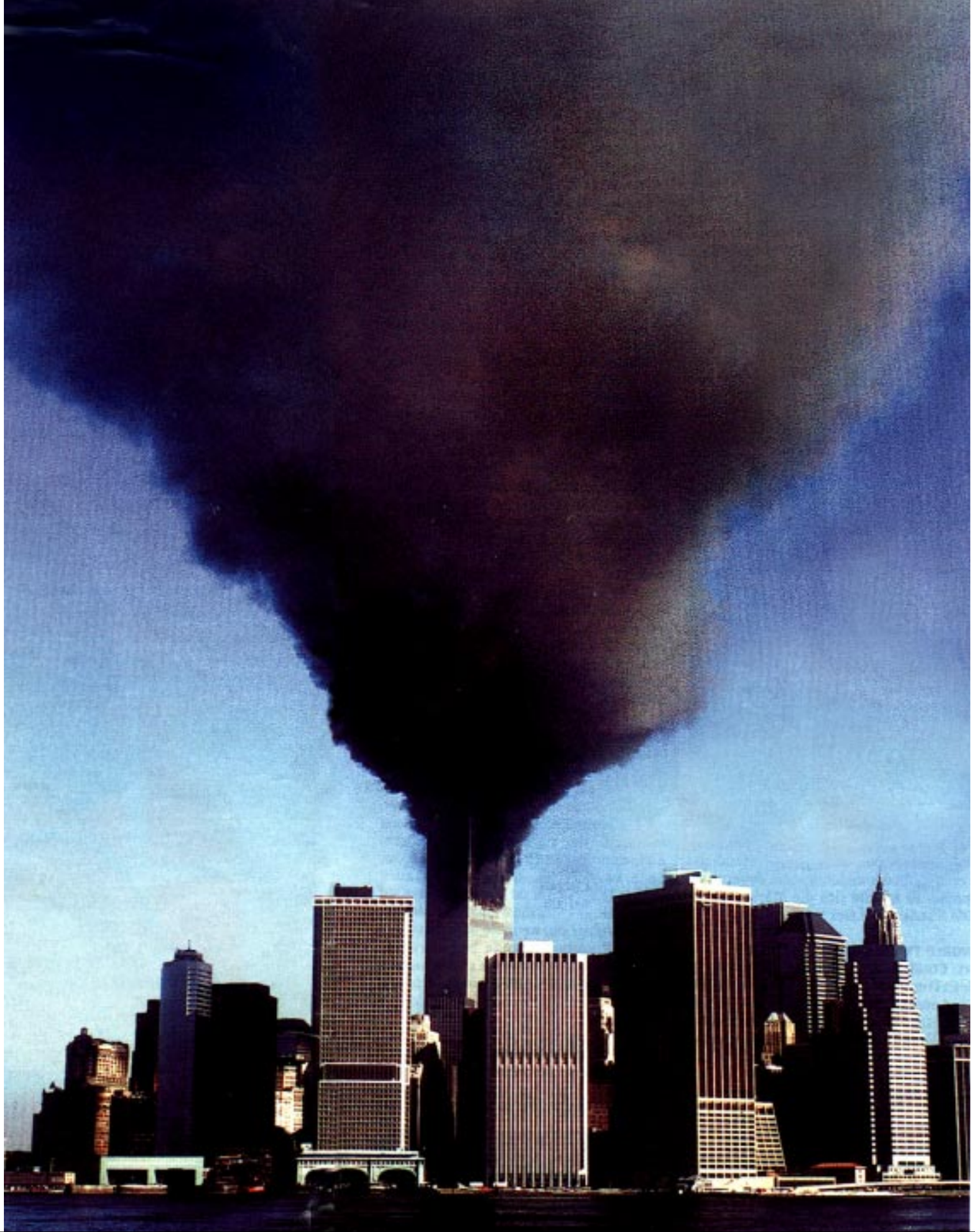
Der Einschlag der Boeing 767 überrascht die Feuerwehreinheiten New Yorks beim Schichtwechsel: Überall in der Stadt kommen die Männer der Tagschicht zur Übergabe in die Zentralen. Sie stehen beieinander, trinken Kaffee; Mechaniker reinigen auf dem Hof die Ausrüstung. Nachdem der Alarm ausgelöst ist, rasen innerhalb von 30 Minuten über hundert Feuerwehren Richtung World Trade Center. Viele glauben, eine Sportmaschine sei in den Turm geflogen.

Im Hinterkopf haben sie vermutlich jenen Unfall vom 28. Juli 1945, als ein amerikanischer B-25-Bomber, zwölf Tonnen schwer, kurz vor zehn Uhr morgens bei dichtem Nebel ins Empire State Building krachte, in den 78. und 79. Stock, in 280 Meter Höhe. Das Flugzeug war über 300 Stundenkilometer schnell; es riss ein 5,5 mal 6 Meter weites Loch in die Fassade. Die B-25 hatte 3000 Liter Benzin an Bord. Damals konnten die Feuerwehrmänner mit Aufzügen bis in den 60. Stock fahren. Binnen 35 Minuten war das Feuer gelöscht.

Diese Löschaktion gehört seither zum Ausbildungsplan aller New Yorker Wehrmänner in Führungspositionen. Allerdings hat die Katastrophe vom 11. September eine ganz andere Dimension: Die Boeing 767 wiegt über 120 Tonnen und hat rund 34 000 Liter Kerosin an Bord.

Nun brennt ein Feuer, das bald 1200 Grad Celsius erreicht. Durch den Aufprall ist die dünne Schutzschicht auf den Stahlträgern der getroffenen Stockwerkdecken abgeplatzt. Schutzlos sind sie der enormen Hitze ausgeliefert.

Der Gebäudekern selbst gilt als brand-



Brennendes World Trade Center

Vom Feuer zum Sprung in die Tiefe getriebener Angestellter*

sichere Zone mit Fluchttreppen und Hydranten. Feuerfeste Türen, Sprinkleranlagen und Feuerbarrieren zwischen den Etagen sollen einen Brand so lange eindämmen, bis die Feuerwehrleute zur Stelle sind. Statik und Brandschutz waren darauf ausgelegt, dass das World Trade Center einem Feuer mindestens drei Stunden standhält - genug Zeit, um die Türme komplett zu evakuieren.

Mit der Möglichkeit, dass ein Flugzeug mehrere Tonnen Kerosin ins Gebäude schießt, hat niemand gerechnet.

Genährt wird das Feuer durch Unmengen von Papier in den Büros. Zudem arbeitet mutmaßlich keines der Löschsysteme: Die Köpfe der Sprinkler sind durch Flugzeugtrümmer abrasiert, die Wasserleitungen im Gebäudekern zerstört.

STATEN ISLAND, AUSBILDUNGSZENTRUM DER FEUERWEHR

Dan Potter sitzt an den 60 Fragen eines Testes, als das Handy seines Tischnachbarn klingelt. Dan ärgert sich für einen kurzen Moment, dann ruft sein Nachbar: „Ein Flugzeug ist in das World Trade Center geflogen.“ Dan rennt zu einem Fenster. Es stimmt. Dichter, schwarzer Qualm quillt aus dem Nordturm. Ich muss meine Frau anrufen, denkt er und sucht ein Kartentelefon; er wählt ihre Nummer im Büro, im 81. Stockwerk des World Trade Center. Klingeln. Dann hört er ihre Stimme. „Dies ist Jean Potter. Ich bin nicht an meinem Tisch. Hinterlassen Sie bitte eine Nachricht.“ Er sagt: „Bist du da? Bitte nimm ab, bitte.“ Nichts. Potter rennt zu seinem Auto und gibt Gas, 70,75 Meilen pro Stunde, Überholspur, in der einen Hand das Lenkrad, in der anderen seine Feuerwehrmarke. Er könnte sich die Marke sparen. Die Straßen sind frei.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 81. ETAGE, BÜRO DER BANK OF AMERICA

Jean Potter ist eine von den Frauen, die unter Amerikas Männern als Trophäe gelten. Rote Haare, die fallen wie in einem Shampoo-Werbespot, eine Figur wie die Schaufensterpuppen auf der Fifth Avenue und dann diese großen, blauen Augen, die strahlen vor Anerkennung und Respekt für den, der ihr Herz erobert hat. Jean hätte auch einen Anwalt oder einen Arzt heiraten können. Aber sie wollte nicht. Jean Potter wollte keinen Egomanen mit einem steilen Karriereplan; sie wollte einen Mann, auf den sie sich verlassen kann; einen, der sie beschützt vor den Unwägbarkeiten des Lebens; einen, der sie nicht wegwirft, wenn nach fünf Jahren eine jüngere Trophäe an der Glastür seines Büros vorbeispaziert.

Dan hatte sich die Sache mit der Bekanntschaftsanzeige lange überlegt. Feuerwehrleute lernen ihre Mädchen in einer Bar kennen oder als Lebensretter in einem brennenden Haus oder auf den Hochzeiten, Taufen und Barbecues anderer Feuerwehrleute. Die Schwester, Cousine, Schwägerin eines Kollegen, okay, aber niemals über eine Anzeige. Anzeigen sind etwas für Buchhalter, für schüchterne Typen, die wehrlos wie Laub durchs Leben geblasen werden. Das Problem ist nur, dass Dan Potter auch so ein schüchterner Typ ist.

Jean rief als Erste auf die Annonce an. Die beiden verabredeten sich in einem Grillrestaurant im Greenwich Village, sie trafen sich ein paarmal, und irgendwann stellten sie fest, dass sie verliebt waren. Nicht auf so eine Art und Weise verliebt, wie es junge Leute sind, wenn sie die Nächte durchtanzen in „Jimmy’s Bronx Café“ oder sonst einem angesagten Laden, eher auf eine stille, anrührende Weise.

Um ihren Hals trägt Jean seitdem eine Silberkette, in der die Nummer 10617 einmodelliert ist; ein Weihnachtsgeschenk von Dan. Es ist die Nummer, die auf seiner Feuerwehrmarke steht. Sie sind mehr als ein Paar, sie sind ein Team, das keinen Wecker braucht, um morgens aufzuwachen in Jeans Apartment am Südende von Manhattan, in Battery Park City. Von ihrem Bett aus hat Jean jeden Morgen als Erstes die beiden Türme gesehen.

Jean hat das World Trade Center nie besonders gemocht, und am 11. September ist es nicht anders. Sie hasst diesen Fahrstuhl, der sie in wenigen Sekunden vom Erdgeschoss in den 78. Stock katapultiert, wo sie umsteigen muss in einen kleinen Fahrstuhl, der sie weiterträgt zu ihrem Ziel, dem 81. Stock, ihrem Büro in der Bank of America. Und sie fühlt auch keinen Thrill, wenn sie hinunterschaut auf die Brooklyn- und die Manhattan-Bridge. Es beunruhigt sie, wenn sie auf einmal von oben auf vorbeifliegende Hubschrauber blickt statt von unten. Am 11. September trägt sie einen lavendelfarbenen Hosenanzug, dazu schwarze Schuhe mit flachen Absätzen.

* Vermutlich Norberto Hernandez, Patissier im „Windows on the World“.

Feuerwehrleute vor dem World Trade Center

HIGHWAY 278, RICHTUNG MANHATTAN

Auf der Verazzano-Brücke, die Staten Island mit Brooklyn verbindet, beginnt Dan die Stockwerke zu zählen. Hat das Flugzeug unterhalb von Jean eingeschlagen oder darüber? Ihr Telefon geht noch. Mittendrin war sie nicht. Er fährt 75 Meilen pro Stunde und zählt, verzählt sich, fängt wieder von vorn an. Es ist eine Folter. Er, Dan, der seine Frau ein Leben lang beschützen wollte, ist auf einer Schulung,

8:53:28 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet, dass jemand vom Gebäude fällt.“

während sie möglicherweise verbrennt. Er zählt wieder und denkt daran, was er Jean immer für den Ernstfall gepredigt hat: „Wenn du unter dem Feuer bist, Jean, nimm die Treppe nach unten, niemals den Fahrstuhl. Wenn du drüber bist, nimm die Treppe nach oben. Und warte auf dem Dach, bis der Hubschrauber kommt.“ Dan Potter zählt wieder. Das Ergebnis: Seine Frau ist über dem Feuer. Gott sei Dank. Dan Potter jagt über die Verazzano-Brücke. Er glaubt, dass seine Frau auf dem Dach des Nordturms des World Trade Center auf einen Hubschrauber wartet.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 106. ETAGE

Das Restaurant “Windows on the World” liegt im 106. und 107. Stock. Es ist eine der besten Adressen in Lower Manhattan. Wer hier morgens seine Eggs and Bacon frühstücken will, muss Clubmitglied sein. An guten Tagen kann man 50 Meilen weit sehen. Das Riesenrad auf Coney Island und den Tower vom John F. Kennedy Airport. Jetzt sieht man nur noch Rauch.

Jan Maciejewski, der hier in der Küche arbeitet, ist aus Polen. Tagsüber installiert er Software, abends arbeitet er im „Windows“. Nur heute hat er sich ausnahmsweise auch für die Frühschicht eingetragen. Er braucht das Geld, um seiner Frau Mary eine Kreuzfahrt zu spendieren.

Nachdem das Flugzeug eingeschlagen ist, ruft Maciejewski seine Frau an. Er kann nicht nach unten fliehen, weil alle vier Treppenhäuser zerstört sind. Er muss auf einen Hubschrauber warten. Er wirkt ruhig am Telefon. Er sagt seiner Frau, dass er ihr eine Kreuzfahrt schenken wollte. Seine Frau sagt ihm, er solle sich ein feuchtes Handtuch vors Gesicht halten. Dann hört Mary die Angst in der Stimme ihres Mannes. Sie muss das Gespräch abbrechen. Auch ihr Gebäude wird evakuiert. Sie arbeitet in der Water Street, nur ein paar Blocks von den Türmen entfernt. „I love you, Jan.“ - „I love you, too. Geh jetzt.“

Als Windows 1976 eröffnete, war die Stadt beinahe bankrott. Inzwischen ist es

Feuerwehrmann Mike Kehoe im Nordturm-Treppenhaus

Einsturz des Südturms

Feuerwehrmann Potter, Ehefrau

„Raus hier, Jungs. Fällt der eine, wird der andere auch nicht lange halten."

das umsatzstärkste Restaurant der USA. Windows steht für die Renaissance von Downtown Manhattan, und wer hier arbeitet, macht nicht nur seinen Job.

Die 79 Serviermädchen, Köche, Putzleute, Gemüseputze und Weinkellner kommen aus fast 30 verschiedenen Ländern.

Die 63-jährige Toilettenfrau Lucille stammt aus Barbados. Ihre Chefin hat sie aufgefordert, heute einmal später zu kommen: „Kurier dich aus", hat sie gesagt. „Es reicht, wenn du um neun Uhr kommst." Aber Lucille ist wie immer eine halbe Stunde zu früh erschienen und war am Abend noch beim Friseur.

Auf der Männertoilette nebenan arbeitet Victor Kwarkye. Er ist aus Ghana und noch so neu in New York, dass er sich aus lauter Höflichkeit vor jedem verbeugt, den er nicht kennt.

Im Bankettsaal auf dem 106. Stock sollte um neun Uhr eine Konferenz der britischen Finanzverlagsgruppe „Risk Waters" beginnen. Die 87 Führungskräfte haben sich gerade in die Anwesenheitsliste eingetragen. Manche sind für diesen Tag aus Kanada und England herübergeflogen. Windows hat zusätzliche Kellner für das Bankett eingeplant. Einer ist Mohammed Chowdhury, ein Muslim aus Bangladesh. Er wollte heute arbeiten, um morgen frei nehmen zu können. Seine Frau erwartet für den 12. September ihr Baby.

Doris Eng, Empfangschefin des Windows on the World, verbringt die letzten Minuten ihres Lebens damit, bei der Feuerwehrzentrale des WTC anzurufen, insgesamt sechsmal. Jedes Mal fragt sie: „Was sollen wir tun?" Sie bekommt keine Antwort. Die Treppen sind kaputt, und die Hubschrauber können wegen der dichten Rauchschwaden nicht landen.

NOTRUFZENTRALE DER FEUERWEHR

8:56:44 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet, er befinde sich im 87. Stock. Sagt, vier Personen seien bei ihm. Es brenne."

8:56:57 Uhr: „Ein weiblicher Anrufer vom 47. Stock meldet: Gebäude wackelt, sie riecht Gas."

8:57:26 Uhr: „Menschen schreien im Hintergrund - Anrufer erklärt, er könne nicht atmen - Rauch kommt durch die Tür - Stockwerk 103 - er sei gefangen."

8:59:17 Uhr: „Männlicher Anrufer: Das 86. Stockwerk bricht zusammen."

WORLD TRADE CENTER, AM FUSSE DES NORDTURMS

Feuerwehrmann John Ottrando ist einer der Ersten, der seinen Laster vor dem Nordturm, an der Ecke Vesey und West Street parkt. Ottrando ist der Fahrer eines Fünf-Mann-Teams, der "Engine 24". Sie kommen aus der Feuerstation "Greenwich Village", Ecke Houston Street und 6th Avenue.

Ottrando, 44, ist Italoamerikaner und lebt auf Staten Island. Als die ersten Alarme gegeben wurden, stand Ottrando in der Garage und schwärmte von den New York Giants. Um neun Uhr sollte seine Tagesschicht beginnen. Sein Kumpel Louie Arena hat heute seinen kaputten Rasenmäher mitgebracht. Alle rechneten mit einem ruhigen Tag. Einem Tag, an dem man in einer Feuerwehrstation Rasenmäher repariert.

Ottrandos Feuerwache Greenwich Village ist zuständig für das World Trade Center, und sie können das Ding nicht sonderlich leiden. Dauernd ist irgendwas: ein kaputter Sprinkler, ein Nikotin-Abhängiger, der glaubt, er könnte auf dem Klo im 104. Stock eine qualmen. Immer sind die Männer von Greenwich Village losgerast, Blaulicht an, 45 Kilogramm Ausrüstung auf dem Buckel. Und immer sind sie ein wenig sauer wieder zurückgekehrt. Das World Trade Center nervt. Und deshalb ist es kein Wunder, dass John Ottrando nicht einmal nach oben auf die glitzernde Fassade schaute, als er um 8.53 Uhr mit seinem Laster auf die 6th Avenue hinausschoss.

Als er aussteigt, sieht er das Riesenloch, den dicken schwarzen Qualm. „Holy shit", ruft Ottrando. Eine „Engine" ist darauf spezialisiert, in die brennenden Gebäude hineinzugehen und zu löschen. Zu einer Engine gehören: der Mann, der den Schlauch hält, aus dem pro Minute 500 Gallonen Wasser spritzen. 500 Gallonen Wasser können die Wucht eines gedopten Wildpferds haben, und deshalb hilft direkt hinter dem Spritzenmann ein „Back-up-Mann", der den Wasserdruck kontrolliert. Ein so genannter Control-Mann be-

rechnet die Anzahl und Länge der Schläuche. Der „Officer“ dirigiert das Gesamtgeschehen, und unten auf der Straße bleibt der Fahrer, bei der Engine 24 ist es John Ottrando, und bedient die Pumpen.

Zu jeder Engine gehört eine „Ladder“, ein zweiter Feuerwehrwagen. Dessen Männer sollen nicht löschen, sondern Türen und Fenster aufbrechen, den Rauch bekämpfen und sich um die Opfer kümmern.

Ottrando folgt den vier Mann von Engine 24 und den acht Mann von „Ladder 5“ in die Lobby des Nordturms, er steigt über Marmorstücke und Eisenträger, er sieht Menschen, die aus den Treppenaufgängen dringen, er sieht Rauch aus den Fahrstuhlschächten blasen.

John Ottrando weiß nichts von einem Linienjet; er weiß nichts von rund 34 000 Litern Kerosin; er weiß nicht, dass der Flieger, als er sich durch den Tower bohrte, Stahlseile der Aufzüge gekappt hat und die Kabinen ungebremst nach unten rasten. Aber er sieht Menschen, die in diesen Fahrstühlen gestanden haben müssen. Sie liegen verkohlt auf dem Marmorfußboden. Nichts als verbranntes Fleisch, Haare, Kleider, Haut, von den Flammen versengt, aus den stürzenden Kabinen geschleudert. Ottrando rennt zurück zu seinem Laster, um Tücher zu holen, mit denen er die Leichen bedecken will. Seine Kumpel schlagen mit ihren Äxten Fenster ein, damit der Rauch abzieht. Dann machen sie sich auf den Weg, Richtung 90. Stock, Ottrando bleibt unten bei den Schläuchen. Ladder 5 nimmt das Treppenhaus C, Engine 24 verschwindet in Aufgang B. Zur Engine gehört Marcel Claes, er ist der Back-up-Mann für den Schlauch.

Claes, Sohn belgischer Einwanderer, ehemaliger Krankenpfleger, Vater von drei Kindern, ist seit elf Jahren bei der FDNY. Er sollte eigentlich längst zu Hause sein, weil er Nachtschicht hatte, aber er hat sich geweigert zu gehen. Sein größtes Feuer war der Brand eines leeren Hotels namens „St. George“ vor sechs Jahren. Zehn Stockwerke krachten damals ineinander, kein Mensch kam ums Leben.

Angst ist etwas, was sich ein Feuerwehrmann abtrainiert hat, und deshalb steigt Claes die Treppen empor, Stufe um Stufe. Es ist sein Job, in den 90. Stock zu klettern, um zu helfen. Nach einem Dutzend Stockwerken ringt Claes um Luft. Er muss pausieren. Er trägt außer seinen schweren Stiefeln, Helm und Schutzanzug eine 15 Kilogramm schwere Sauerstoff-Flasche und einen 13 Kilogramm schweren Schlauch. Ein dicht geschlossener Zug von Angestellten kommt ihm entgegen. Manche klopfen ihm auf die Schulter, manche beglückwünschen ihn, manche segnen ihn. Claes sieht verbrannte Hände, Gesichter, blutige Köpfe. Er geht weiter.

Kollaps des Südturms, flüchtender Passant

NORDTURM, 60. ETAGE

Jean Potters Beine sind zu dieser Zeit schon müde, aber sie nehmen Stufe um Stufe. Die Prozession der Flüchtenden versucht, Disziplin zu wahren. Niemand rechnet damit, dass der Tower zusammenstürzen könnte. Die Leute haben es eilig, aber sie drängeln nicht.

Als um 8.45 Uhr der Turm wackelte, roch es sofort wie an einer Tankstelle. Jean Potter war wirr, für den Bruchteil einer Sekunde. Dann wurde sie von einer Hand gepackt. Es war ihr Tischnachbar Ben. „Wir gehen zur Treppe“, sagt er. „Jetzt.“ Jean ist Feuerbeauftragte ihres Stockwerks. Sie haben diese Situationen oft geübt, und eigentlich müsste sie jetzt unten beim Sicherheitsdienst anrufen, fragen, was zu tun ist. Sie lässt es bleiben.

Jean hat keine Ahnung, was passiert ist, sie ist sich nur sicher, dass es sich um eine Katastrophe handelt. Jean schaut auf die Stufen und betet. Zwei Dinge trösten sie bei ihrem Marsch in die Tiefe. Erstens: Ihr Mann ist nicht in seiner Feuerwache in der Liberty Street gegenüber dem World Trade Center. Zweitens: Sie trägt schwarze Schuhe mit flachen Absätzen.

Ein paar Leute reden von einem Flugzeug, das in den Tower geflogen ist. Andere von Terroristen. Jean interessiert das alles nicht. Sie weiß nur, dass sie alle Energie braucht, um nach unten zu kommen. Noch 60 Stockwerke.

AM FUSSE DES NORDTURMS

Unten vor dem World Trade Center bückt sich Feuerwehrmann Ottrando nach dem Schlauch, den er anschließen soll. Und während er auf dem Boden kauert, sieht er wie ein gigantischer Feuerball vom Himmel fällt. Es ist 9.03 Uhr. United Airlines 175, im Cockpit Marwan al-Shehhi, hat den Südturm durchschlagen. Es ist heiß. Ottrando zieht seine Jacke aus. Er muss diesen verdammten Schlauch vom Hydranten zum Feuerwagen und von da aus in den Nordturm legen. Zwar soll es eigentlich auch im World Trade Center auf jeder Etage Wasseranschlüsse geben, aber was ist schon sicher an einem Tag wie heute.

Immer größere Teile aus Eisen und Glas krachen auf die Straße. Manche Teile, die herunterfallen, bewegen sich. Es dauert ein wenig, bis Ottrando realisiert, dass es Menschen sind. Er will nicht hinschauen, aber er muss, um nicht von ihnen erschlagen zu werden. Sie fallen in rasender Geschwindigkeit, die Krawatten der Männer scheinen senkrecht in der Luft zu stehen.

NOTRUFZENTRALE DER FEUERWEHR

9:03:11 Uhr: „Männlicher Anrufer. Möchte wissen, wie er aus dem Gebäude kommen kann.“

9:04:14 Uhr: „Männlicher Anrufer: Menschen eingeschlossen auf dem 104. Stock im hinteren Raum, 35 bis 40 Menschen.“

9:04:24 Uhr: „Männlicher Anrufer: eingeschlossen auf dem 22. Stock - Loch im Flur - Rauch kommt rein - kann nicht atmen - Männlicher Anrufer erklärt, er wird Fenster einschlagen.“

9:04:50 Uhr: „Männlicher Anrufer vom 103. Stock: kommt nicht raus - Feuer auf dem Flur - Leuten wird übel.“

9:05:03 Uhr: „Ein Hubschrauber der Polizei meldet sich: Air Sea Nr. 14 - Leute fallen aus dem Gebäude.“

9:06:41 Uhr: „Air Sea Nr. 14 - nicht in der Lage, auf dem Dach zu landen.“

9:07:40 Uhr: „Anruf von Stockwerk 103, Zimmer 130 - ungefähr 30 Menschen - viel Rauch - Weiblicher Anrufer ist schwanger.“

9:07:51 Uhr: „Zweites Flugzeug in den zweiten Turm eingeschlagen ... Unbekanntes Ausmaß an Schäden.“

9:08:02 Uhr: „Weiblicher Anrufer, schreiend.“

9:08:15 Uhr: „Weiblicher Anrufer meldet, dass das WTC brennt - sie sagt, die Feuerwehr muss das Feuer löschen.“

9:08:22 Uhr: „Fahrstuhl im 104. Stockwerk stecken geblieben - Menschen im Fahrstuhl.“

9:09:14 Uhr: „Männlicher Anrufer aus dem zweiten Turm meldet, dass Menschen aus einem großen Loch an der Seite springen - vermutlich fängt sie niemand auf.“

9:09:43 Uhr: „Im Stock 104 - Männlicher Anrufer meldet, seine Frau ist im Stock 91 - Treppen sind alle blockiert - sagt, dass er sich Sorgen um seine Frau macht.“

9:11:30 Uhr: „Weiblicher Anrufer meldet, vermutlich Frau im Rollstuhl im 68. Stock, vermutlich allein.“

9:12:18 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet, im 106. Stock etwa 100 Menschen im Raum - brauchen Anweisungen, wie sie am Leben bleiben können.“

IN DER LOBBY DES NORDTURMS, 9.12 UHR

Immer mehr Feuerwehreinheiten sind in den letzten 15 Minuten am World Trade Center eingetroffen. In der Lobby des Nordturms hat Deputy Assistant Chief Peter Hayden die Kommandozentrale eingerichtet. Hayden geht, wie die gesamte Führung der FDNY, davon aus, dass der Brand nicht gelöscht werden kann. Er und seine Kollegen hoffen, dass sich das Feuer in den oberen Stockwerken auszehrt. Diese, so fürchten sie, könnten möglicherweise nach ein paar Stunden zusammenfallen. Wichtigstes Ziel ist es jetzt, die Leute, die in den abgeschnittenen Stockwerken gefangen sind, zu befreien. Dazu die Menschen, die stecken blieben in den 99 Fahrstühlen. Von Hayden bekommen alle Feuerwehrleute ihre Einsatzbefehle für den Nordturm. Ottrando und Claes, die Männer von Engine 24, und auch Rick Picciotto, der Feuerwehrchef der Upper West Side. Ihn hatte es nicht mehr in seinem Hauptquartier gehalten, als er die zweite Maschine in den Südturm krachen sah.

Rick Picciotto ist seit 28 Jahren bei der Feuerwehr, er hat ein warmes Lachen, eine große Zahnlücke, und er ist fit. Jeden Tag fährt er 30 Meilen mit dem Fahrrad oder schwitzt eine Stunde auf einem Stairmaster, einem Fitnessgerät, das er sich in die Feuerwache gestellt hat. Seine Eltern waren nicht reich, aber Picciotto ist smart, und der Weg durch die Hierarchie der FDNY war für ihn ein Spaziergang. In seinem Geldbeutel trägt er Bilder seines Sohnes und seiner Tochter, fotografiert am Tag ihres College-Abschlusses.

Als Picciotto die Lobby des Nordturms mit seinen Leuten betritt, steuert er auf Hayden zu, den Deputy Assistant Chief. „Pete, was brauchst du?“, fragt Picciotto. Hayden antwortet: „Im 21. Stock sind Angestellte eingesperrt und im 25. Stock ebenfalls. Geh nach oben, schau, was los ist.“

Picciotto sieht die Verwüstung in der Lobby, er sieht die Verbrannten, er sieht, wie die Stahlstreben auf den Vorplatz krachen, aber er drückt das Grauen von sich weg, als halte er eine Fernbedienung in der Hand. Er ist hier, um zu helfen, nicht um zu zittern. Er muss zu den Leuten, die eingeschlossen sind, dann weiter in den 90. Stock. Dank seiner Stairmaster-Kondition müsste er in einer guten halben Stunde oben sein. Eine Stunde Stairmaster sind 220 Stock. Zwei Türme des World Trade Center.

NOTRUFZENTRALE DER FEUERWEHR

9:14:52 Uhr: „Weiblicher Anrufer meldet sich aus dem 100. Stock - kann nicht sprechen.“

9:15:34 Uhr: „Mehrere Leute springen aus den Fenstern vom WTC.“

9:17:20 Uhr: „Männlicher Anrufer erklärt, er kommt nicht raus.“

9:17:39 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet aus dem 105. Stock ... Treppen stürzen ein.“

9:21:31 Uhr: „Weiblicher Anrufer meldet, sie sind im Treppenhaus C im 82. Stock; Türen sind abgeschlossen. Anruferin erklärt, sie brauchen jemanden, der die Tü-

Flüchtende Angestellte in der Nähe des World Trade Center

ren öffnet.“

9:23:05 Uhr: „Männlicher Anrufer erklärt, er ist auf dem 84. Stock Tower Nummer 2, kann nicht atmen - Anruf bricht ab.“

9:24:54 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet, Treppenhaus im 105. Stock bricht zusammen.“

„Holy shit, da kommt es.“ Glas, Staub, Eisen fliegen durch die Luft - wie bei einem Hurrikan.“

9.24 UHR, NORDTURM, LOBBY

Deputy Assistant Chief Hayden hört über Funk, ein drittes Flugzeug nähere sich dem WTC. Er gibt seinen Leuten Befehl zu evakuieren. Ebenfalls über Funk. Die Geräte funktionieren nicht. Niemand hört ihn. Er bleibt in der Lobby.

9:25:28 Uhr: „Männlicher Anrufer erklärt, er sei eingeschlossen im 105. Stock. Die Türen sind heiß.“

Kurz vor 9.30 Uhr kommt der letzte Anruf vom Windows on the World. 206 Menschen sterben in den nächsten Minuten im erfolgreichsten Restaurant Amerikas. Patissier Norberto Hernandez wird fotografiert, wie er kopfüber aus dem 106. Stock springt. Er ist Vater von drei Töchtern, Großvater zweier Enkel.

9:36:33 Uhr: „Weibliche Anruferin meldet, sie sind im Fahrstuhl eingeschlossen ... Erklärt, sie sterben.“

9:39:40 Uhr: „Weiblicher Anrufer erklärt, der Fußboden sei sehr heiß - keine Türen - gibt an, sie wird sterben - noch am Telefon - möchte Mutter anrufen.“

9:40:45 Uhr: „Männlicher Anrufer meldet, Menschen werden ohnmächtig.“

9:42:04 Uhr: „Menschen springen immer noch vom Turm.“

9.30 UHR SARASOTA, FLORIDA

Bei einem ersten Auftritt vor Fernsehkameras spricht Präsident George W. Bush, sichtlich bewegt, von einer „nationalen Tragödie“. Bei dem Angriff handele es sich „offensichtlich um einen terroristischen Akt“. Das kurze Statement, kaum eine Minute lang, wird aus einem Raum der Grundschule „Emma E. Booker“ übertragen, wo der Präsident seit neun Uhr eine Schulklasse besucht. Er war mitten in der Begrüßung, als ihm sein Berater Karl Rove die Nachricht zuflüsterte, ein Flugzeug sei in den Nordturm des World Trade Center geflogen.

Bush ließ sich sofort mit dem Weißen Haus verbinden. In einem kurzen Telefonat wurde er von Condoleezza Rice, seiner Sicherheitsberaterin, über das Unglück unterrichtet. Er beriet sich daraufhin mit seinem Stabschef Andrew H. Card Jr. und entschloss sich dann, mit seinem Programm fortzufahren. Also ging er ins Klassenzimmer und übte mit den Siebenjährigen Lesen - die Schüler, die zwei Stunden lang auf den Präsidenten gewartet hatten, freuten sich darauf, die Geschichte einer Ziege vorzutragen, die sie für diesen Tag einstudiert hatten.

Während Bush im Klassenzimmer den Kindern zuhörte, erfuhren seine Berater draußen, dass auch der zweite Turm getroffen war. Sie schalteten sofort den Fernseher ein.

Stabschef Andy Card flüsterte Bush die Nachricht ins rechte Ohr, soeben sei ein zweites Flugzeug ins WTC geflogen: „America’s under attack.“ Bush wurde sichtlich blass. Dennoch setzte er für sechs weitere Minuten seinen Besuch fort, lobte und hörte zu. Dann erst stand er auf. „Dies ist ein schwieriger Augenblick für Amerika“, sagte Bush, bevor er aufbrach.

Er rief zuerst Vizepräsident Dick Cheney in Washington an und danach den FBI-Chef Robert Mueller. Dann drehte er sich zu seinen Begleitern um und sagte: „Wir befinden uns im Krieg.“

Auf einem gelben Notizblock entwarf er mit einem schwarzen Filzstift den Text für die kurze Erklärung vor den Fernsehkameras. Bush kündigt an, umgehend nach Washington zurückkehren zu wollen.

FLUGKONTROLLSTELLE WASHINGTON-DULLES, 9.33 UHR

Auf dem Flughafen, von dem American Airlines 77 eine gute Stunde zuvor gestartet war, registrieren die Lotsen ein nicht identifiziertes Signal auf dem Radarschirm, schnell ostwärts unterwegs, auf Washington zu, auf die Flugverbotszone über Weißem Haus, Washington Monument und Kapitol.

Hinweise, dass American Airlines 77 außer Kontrolle ist, hatte es schon seit neun Uhr gegeben. Unmittelbar nach dem ersten Einschlag im World Trade Center hatte ein Controller vergeblich versucht, das Cockpit der Boeing zu erreichen. Doch American 77, verspätet um 8.20 Uhr in Washington-Dulles gestartet, blieb stumm, immer verzweifelter angerufen von einer Kontrollstelle in Indianapolis: „American 77, Indy, radio check, how do you read?“

Der Transponder von American 77, wie bei den anderen drei entführten Maschinen: abgeschaltet. Das Cockpit: stumm. Ihre Position: ungewiss. Die US-Luftabwehrbehörde Norad alarmiert um 9.24 Uhr die Langley Airbase in Hampton, Virginia. Um 9.30 Uhr heben dort zwei F-16-Jäger ab. Sie sollen American 77 stellen.

An Bord von American Airlines 77 führt Barbara Olson, 45, Fernsehkommentatorin, eine Ikone der Konservativen, das letzte Gespräch mit ihrem Mann Theodore. Sie erzählt, dass Besatzung und Passagiere

Bergung des tödlich verletzten Feuerwehrkapitäns Mychal Judge

zum Heck der Maschine getrieben worden seien. Sie fragt, was sie dem Piloten sagen solle. Sitzt er neben ihr? Haben ihn die Entführer aus dem Cockpit getrieben und zu den Passagieren gepackt?

NORDTURM, 24. ETAGE

Jean Potter ist bei ihrem Marsch vom 81. Stock abwärts in den zwanziger Stockwerken angekommen. Sie betet. Und sie preist ihre schwarzen Schuhe und deren flache Absätze. Feuerwehrleute kommen ihr entgegen. Einige erkennt sie. Es sind Kumpel ihres Mannes. Jean Potter weiß nicht, ob sie sich f reuen oder traurig sein soll. Im sechsten Stock fällt Tageslicht ins Treppenhaus. Geschafft. Aber plötzlich steht alles. Um sie herum drücken Tausende von Menschen. Sie fühlt sich eingeklemmt. Jean Potter tut das Verbotene: Sie schreit ihre Hysterie heraus.

Ist da jemand? Sie ziehen weiter durch die Dunkelheit, eine Karawane der Angst.

„Let’s go.“ Nichts bewegt sich. Es ist kurz nach halb zehn.

MANHATTAN, WEST STREET

Als Dan Potter zur gleichen Zeit seinen silbernen Pick-up-Truck in der West Street abstellt, hat er das Gefühl, es wäre acht Uhr abends. Die Straßen liegen in tiefem Schatten, weil die Sonne durch schwarzen Qualm verdunkelt wird. Dann rennt über die Straße zu seiner Feuerwache an der Liberty Street, dort hängt sein Schutzanzug. Er muss seine Frau von diesem Dach holen, und das geht nicht in Penny-Loafers. In Dans Feuerwache steht ein Krankenwagen, drum herum ein paar Sanitäter, am Boden liegt ein Japaner mit einem gebrochenen Bein. Dan Potter zieht seinen Schutzanzug an und sieht rechts neben sich ein Gesicht, das er kennt. Es gehört einem alten Freund von ihm, Pete Bielfield aus der Bronx. Dan sagt: „Hey Pete, wie geht’s?“

Pete zieht seine Hose hoch und antwortet: „Dan, wir gehen jetzt in die brennenden Türme, was sonst?“ Dan setzt seinen Helm auf, will mit Pete los, als ihm einfällt, dass er noch Axt und Brecheisen braucht. Pete sagt: „Ich gehe schon mal.“ Dan wird ihn nicht wiedersehen.

WASHINGTON, WHITE HOUSE, 9.38 UHR

Um 9.38 Uhr, nach einer kunstvollen Spirale abwärts, donnert die Boeing 757, American 77, im Tiefstflug über das Pflaster von Washington D. C., rasiert Bäume und Laternen, schlägt in die Westseite de s Pentagon ein und quillt auf als schwarzgeäderter Feuerball. An Bord des Flugzeugs sterben fünf Entführer um den Anführer Hani Hanjour, sechs Crew-Mitglieder, 53 Passagiere. Im Pentagon sterben 125 Menschen.

Die Abfangjäger von der Langley Airbase sind zwölf Flugminuten oder 105 Meilen entfernt. Sie kreisen von nun an über Nordamerikas Hauptstadt.

In Washington ging man vorübergehend davon aus, dass American-Flug 77 auf das Weiße Haus zurase; Vizepräsident Cheney, Condoleezza Rice und andere Mitglieder der Regierungsmannschaft wurden eilig nach unten in das Presidential Emergency Operations Center gebracht, einen schlauchförmigen Bunker, gebaut, um auch die Explosion einer Atombombe zu überstehen.

Gegen 9.40 Uhr, als auch der entführte United-Flug 93 offenbar Kurs auf Washington nimmt, gibt Bush - auf Cheneys Empfehlung hin - den Befehl, dass die Luftwaffe ein Passagierflugzeug, das sich der Hauptstadt nähere, notfalls abschießen solle.

Um 9:45 Uhr erfährt Bush, der sich inzwischen an Bord der Air Force One befindet, dass ein Flugzeug ins Pentagon gestürzt ist. Er erkundigt sich, ob seine Frau und seine Töchter in Sicherheit sind.

Derweil ist United Airlines 93, die vierte Maschine, die an diesem Morgen entführt worden ist, am Steuer der Terrorist Ziad Jarrah, noch in der Luft. Bald werden sich die Passagiere erheben und einen letzten aussichtslosen Kampf führen. Um 10.10 Uhr geht die Maschine nieder, an Bord 4 Entführer, 7 Crew-Mitglieder, 34 Passagiere.

NEW YORK, WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 10. ETAGE

„Bleiben Sie ruhig“, sagt eine Stimme aus dem Lautsprecher. „Bleiben Sie drinnen. Drinnen ist es jetzt sicherer als draußen.“ Mark Oettinger tritt ans Fenster. Er sieht drei Menschenkörper fallen, direkt vor sich auf das Gras. „Wir gehen“, sagt er zu seinen fünf Kollegen. „Wir nehmen den Weg durch den Keller vom Südturm.“ Er kennt sich aus im World Trade Center. Das macht ihn stolz.

Mark Oettinger ist Zimmermann. Er baut Möbel und verlegt Paneele, im Dakota Building hat er schon gearbeitet, in großen Häusern am Times Square und oft schon im World Trade Center. Er mag Holz, und er mag alte Steine.

Am 11. September hat er im 10. Stock des Nordturms zu tun. Für die Bank of America sollen er und seine fünf Kollegen das Stockwerk renovieren.

Jetzt, in der Stunde der Katastrophe, spürt Oettinger Angst, natürlich tut er das, aber noch etwas anderes. So ein Prickeln: Man braucht ihn. Er ist jung, erst 35, und stark und durchtrainiert; es ist gefährlich hier, und er weiß Bescheid. Er kennt Ge-

Überlebender in der Nähe des World Trade Center

fahren und Bomben und Explosionen, er war schließlich nicht immer Zimmermann, sondern früher mal bei der Armee. Allerdings hat er nie einen richtigen Krieg erlebt, immer nur Manöver. Das hier ist echt.

Alle, denkt er, sind auf ihn angewiesen. Nicht nur die Kollegen, die Bankleute auch. Er muss die Sache in den Griff kriegen. Die Frauen vor allem, er muss den Frauen helfen. Er treibt die Leute nach unten, zehn Stockwerke weit, das ist nicht so schwierig, seine Schützlinge sind relativ ruhig. Aber dann sind sie unten in der Lobby, und da liegt eine Gestalt halb in Glasscherben, Blut überall. Sie ist tot.

Trümmer liegen herum. Und noch mehr Körper. Sie sind von sehr weit oben herausgeschleudert durch die Explosion, und sie sehen nicht so aus wie die Toten im Fernsehen. Wenn im Fernsehen jemand vom Dach gestürzt ist, dann liegt er einfach da auf der Straße, mit ein bisschen Blut. Die hier sehen anders aus. Wie explodiert, überlegt er. Wie beim Aufprall explodiert.

Es riecht dumpf, ein bisschen nach Ammoniak, ein unangenehmer Geschmack bleibt im Mund. Es ist dieser Geruch aus dem Krankenhaus, den sie immer wegputzen wollen und nicht können. Es riecht nach Tod.

Er glaubt, dass er Leute kennen muss, die da tot am Boden liegen. Er hat für viele Firmen im Gebäude gearbeitet. Es kann gut sein, dass jemand dabei ist, mit dem er gestern oder vorgestern noch gesprochen hat. Er kennt doch viele Leute, die Leute kennen ihn, oft haut ihm jemand auf die Schulter, hey, erinnern Sie sich? Sie haben mein Büro renoviert. Er denkt an Chris, Pat, Brian, an Leute aus seiner Firma, die hatten an diesem Tag Jobs irgendwo weiter oben im Turm. Nicht daran denken. Weitermachen.

Es ist schwierig, die Frauen an diesem Blutbad vorbeizuführen. Sie bleiben stehen. „Schaut nicht nach unten, nicht zur Seite“, sagt er. „Schaut auf das Schild dort, da steht Ausgang, draußen ist schönes Wetter, geht raus.“ Er schickt sie Richtung Cortland Street. Er geht wieder zurück, steigt weiter nach oben, am 10. Stock vorbei, schaut nach mehr Frauen, bringt sie raus.

Wasser muss her. Im Fernsehen sieht man immer, dass sich die Leute nasse Tücher übers Gesicht legen, wenn es irgendwo brennt. Also braucht er Handtücher. Es gibt nur Papierrollen, aber die reißt er in Stücke, feuchtet sie an und reicht sie den Ladys, denen die Luft wegbleibt: „Atmen Sie da durch. Aber nicht dauernd. Sonst ist es gleich wieder trocken.“ Er muss etwa im 17. Stock sein, nein, im 18., da findet er noch ein paar Verängstigte. „Kommen Sie. Ich bringe Sie raus.“

Er verlässt das Treppenhaus mit vier Frauen. „Gehen Sie doch“, hört er von den Männern der Feuerwehr. „Das übernehmen jetzt wir.“ Er kann nicht weg. Wie manisch treibt er sich in der Lobby herum, sucht Menschen zum Retten, führt Menschen zum Ausgang, sperrt dauernd die Ohren auf: Weint irgendwo jemand? Da muss ich hin.

Endlich verlässt er den Nordturm. In einem Park macht er eine kleine Pause. Keine Vögel. Keine Menschen. Er setzt sich auf eine Treppe und heult.

NORDTURM, 44. ETAGE, IM TREPPENHAUS

Macht euch keine Sorgen, hört Jan Khan die Feuerwehrleute sagen, das Feuer ist weit über euch. Er schmiegt sich an die Wand, um sie vorbeizulassen. Ihre schwere Ausrüstung, die Geräte, die sie mitschleppen, machen die Feuerwehrleute breit. Sie schwitzen, sie keuchen. „Ich sehe immer noch ihre Gesichter, wie sie da raufgehen“, sagt Khan.

Auch Khan schwitzt. Das Treppenhaus ist eng, heiß, und er hat schon 37 Stockwerke in den Beinen. Bei ihm sind Larissa und Chris, seine Kollegen vom New York Metropolitan Transportation Council, einer Behörde, die sich vor allem um die Verkehrswege kümmert.

Angst ist etwas, was sich Feuerwehrleute abtrainieren. 343 von ihnen sterben an diesem Tag.

Jan Khan hat schwarze Haare, einen schwarzen Bart, ein volles Gesicht. Er stammt aus dem damaligen British Guyana, in Südamerika, war 1992 in die USA eingewandert. Er ist ein ruhiger, bedächtiger Mann, der keine großen Worte macht. Er ist als Muslim auf die Welt gekommen, hat aber selbst keinen Draht zur Religion.

Sein Büro im World Trade Center liegt im 82. Stock. Als es um 8.45 Uhr knallte, war sein erster Gedanke: eine Rakete. Der zweite Gedanke: nur raus hier. Er nahm seine Tasche, weil sein Handy dort drin ist. Er rannte zur Tür, 15 Meter. Ein Dutzend Leute waren schon dort, aber sie gingen nicht hinaus. Der Flur war dunkel, dicker, schwarzer Rauch. Khan hörte wieder Schreie. Er stand da mit seinen Kollegen. Wie sollen sie bei diesem Rauch das Treppenhaus finden?

Sein Kollege Tony sagte: Ich gehe. Er tastete sich nach draußen, wurde sofort vom Rauch verschluckt. Die anderen guckten sich an, schwiegen. Ich will nach Hause, dachte Khan, ich muss nach Hause, meine Familie ist zu Hause, da gehöre ich hin. Äußerlich war er ruhig. Dann Tonys Stimme: Ich hab die Treppe gefunden, kommt her, folgt meiner Stimme.

Um Verstärkung bittender Feuerwehrmann

Hier, hier, hier, hier, kommt, kommt, kommt, rief Tony. Khan tastete sich vor, war nach wenigen Schritten im Treppenhaus und begann den Abstieg.

Seitdem die Feuerwehrleute im Treppenhaus sind, gibt es immer wieder Staus. Manchmal steht Khan zwei, drei Minuten lang auf einer Stufe. Er redet beruhigend auf seine Kollegin Larissa ein. Ihr Mann arbeitet im Südturm, und sie weiß, dass auch dort ein Flugzeug eingeschlagen ist. Sie weint. Khan sagt, es gehe ihrem Mann bestimmt gut. Ich will nach Hause, denkt er, nach Hause, nach Hause.

Nichts. Nur Stille. Wie nach einem Erdbeben. „Ohrenbetäubende Stille, sagt Picciotto.

Er holt sein Handy aus der Aktentasche und will seine Frau anrufen, kommt aber nicht durch. Er sieht Risse in der Wand des Treppenhauses.

Ab der 10. Etage geht es zügiger voran. Die Luft wird besser. Dann der Ausgang, Khan verlässt das Treppenhaus.

Ich komme nach Hause, denkt er, bald bin ich da.

NOTRUFZENTRALE DER FEUERWEHR

9:47:15 Uhr: „Weiblicher Anrufer aus dem 105. Stock von Tower 2 meldet, dass das Stockwerk unter ihr zusammenbricht.“

9:47:23 Uhr: „Mann winkt mit Jacke - Mann sprang gerade.“

9:49:21 Uhr: „20 Menschen auf dem Dach winken - sie sind am Leben - bitte schickt Hilfe.“

9:54:36 Uhr: „Männlicher Anrufer hört Menschen weinen.“

9:55:28 Uhr: „2 World Trade Center - 106. Stock und 105. Stock brechen ein.“

NORDTURM, IM ERDGESCHOSS

Khan ist jetzt auf dem Concourse Level, das die beiden Türme unterirdisch miteinander verbindet. Hier ist das Einkaufszentrum des World Trade Center. Von der Decke versprühen die Sprinkler Wasser. Khan ist sofort klitschnass. Er watet durch den See am Boden, geht durch eine Drehtür, vorbei an dem Laden von „Banana Republic“. Chris und Larissa sind bei ihm.

Plötzlich, als Khan gerade die Coffee Station passiert, hört er ein lautes Krachen, „das Geräusch einer gigantischen Explosion, als würde hinter uns etwas zusammenstürzen“. Khan fährt herum, sieht, wie sich die Drehtür, durch die er gerade gegangen ist, von oben nach unten zusammenfaltet wie ein Akkordeon. Das Gleiche passiert mit den Aufzugtüren. Er sieht Türen und Fenster von den Geschäften aus den Rahmen platzen und auf sich zufliegen. Dann fährt ein heftiger Wind durch das Einkaufszentrum, „wie ein Hurrikan“.

Wir werden jetzt sterben, sagt Khan zu Chris und Larissa und greift nach ihren Händen. Der Wind drückt Khan und Larissa auf die Knie, ins Wasser, ins Glas. Chris umklammert eine Säule.

Feuerwehrmann Potter*

Der Wind packt Khan und seine Kollegin und fegt sie über den Boden. An einem Haufen Schutt bleiben sie liegen. Ich will, ich kann nicht sterben, denkt Khan, ich muss nach Hause, nach Hause, nach Hause.

Plötzlich ist Ruhe, alle Geräusche, alle Winde hören auf. Khan hat seine Brille verloren. Aber dass er überhaupt nichts mehr sieht, dass um ihn alles dunkel, alles schwarz ist, macht ihm große Sorgen. Khan denkt, dass er blind geworden ist. Außerdem kann er kaum atmen. Er hat das Gefühl, die Luft bestehe aus Feststoffen. Er weiß nicht, dass soeben der Südturm eingestürzt ist.

Larissa?, fragt er.

Ich bin okay, sagt Larissa.

Chris, ruft Khan.

Ich bin okay, ruft Chris, der noch immer die Säule umklammert.

Ich kann nichts mehr sehen, ruft Khan.

Ich auch nicht, ruft Chris.

Ich auch nicht, sagt Larissa.

* In der Nähe des World Trade Center am 11. September.

Khan weiß jetzt, dass er nicht blind ist. Es ist der Staub, der alles so schwarz macht.

Hier, hier, hier, hier, ruft Chris, und Larissa und Khan tasten sich zu ihm vor. Aus dem Dunkeln erheben sich noch andere Stimmen. Bald sind zehn, zwölf Leute versammelt.

Khan hat Angst, „zum ersten Mal in meinem Leben“. Ich werde doch sterben, denkt er. Und dann: Nein, ich geh nach Hause, ich muss nach Hause, da ist meine Familie.

FEUERWACHE IN DER LIBERTY STREET

Dan Potter ist noch in der Feuerwache, ein paar hundert Meter vom World Trade Center entfernt, da hört er ein Geräusch, als käme ein Güterzug direkt auf ihn zugefahren. Er sieht einen Mann mit ausgebreiteten Armen im vorderen Teil der Feuerwache stehen, er hört ihn rufen: „Holy shit, da kommt es.“ Wie von einem finsteren Wirbelsturm gepeitscht, flogen Glas, Staub und Eisen in die Feuerwache. Ein mieser Sturm, und er scheint kein Ende zu nehmen. Dan glaubt zu ersticken. „Es ist“, sagt er, „als würde jemand deinen Körper mit schwarzer Watte ausstopfen.“

AM FUSSE DES NORDTURMS, 10.01 UHR

Seine Frau Jean hat den Abstieg im Treppenhaus hinter sich, ist durch die Lobby des Nordturms hinaus ins Freie gelaufen, von den Sprinklern durchnässt wie ein Schwamm, als es hinter ihr dröhnt. Sie blickt sich um und sieht den Südturm, 110 Stockwerke, einen knappen halben Kilometer Eisen und Glas, auf sich zufallen. Leute schreien. Die schwarze Wolke kommt, Jean gibt auf. Eine Stunde lang ist sie gelaufen, aber jetzt ist Ende. Weglaufen hat keinen Sinn mehr. Der schwarze Koloss wird sie begraben.

Ein Polizist greift nach ihr, zerrt sie in einen U-Bahn-Schacht. Der Koloss hinter ihnen her. Sie steigen tiefer, als ob sie in ihr eigenes Grab hinunterstiegen. Gott sei Dank, denkt sie, ist Dan auf seiner Schulung in Staten Island. Ich muss ihn anrufen. Er wird denken, ich sei tot.

NORDTURM, 35. ETAGE

Picciotto, der Feuerwehrchef der Upper West Side, hält inne im Treppenhaus des Nordturms, weil er ein Geräusch hört, das auch nach 28 Jahren als Feuerwehrmann neu für ihn ist. „Als ob ein Sattelschlepper durch dein Wohnzimmer fährt“, wird Marcel Claes, der Back-up-Mann der Engine 24, es später beschreiben. Picciotto glaubt, ein Fahrstuhl habe sich losgerissen, rase den Schacht hinunter. 15 Sekunden dauert es. Dann nichts. Nur Stille. Wie nach einem Erdbeben. „Ohrenbetäubende Stille“, sagt Picciotto.

Seine Feuerwehrleute sehen ihn an. „Was war das?“ Picciotto ruft in sein Funkgerät. Keine Antwort, nur Rauschen auf dem Kanal der Einsatzleitung.

Ein paar Sekunden später erfährt Picciotto aus einem anderen Kanal, dass der Turm zusammengestürzt ist. Picciotto hält sein Funkgerät in der Hand und brüllt immer wieder hinein: „Welcher Turm? Welcher Turm? Welcher Turm?“ Keine Antwort, er fängt an zu schreien. „Der Fernsehturm auf dem Nordtower, ein Wasserturm, welcher Turm?“ Die Erwiderung rauscht, aber sie ist deutlich. „Der gesamte Südturm.“

Picciotto kann es nicht fassen. Niemand kann es fassen, nicht auf der 35. Etage, nicht draußen, wo John Ottrando, der Fahrer von Engine 24, ebenso um sein Leben läuft wie Hunderte seiner Kollegen vom FDNY, von der NYPD und der Port Authority Police. Ottrando hechtet hinter einen Jeep, wird von einer Wolke aus Eisen, Glas, Staub, Beton und menschlichem Fleisch zugeschüttet. Aber er überlebt. Von den Feuerwehrleuten, die in den Treppenhäusern des Südturms nach oben streben, sterben alle.

Niemand in der FDNY hat damit gerechnet, dass die beiden monumentalen Türme ganz zusammensinken könnten. Schon gar nicht in dieser Geschwindigkeit - weniger als eine Stunde nach der Attacke.

Der Südturm, als Zweiter getroffen, fällt als Erster: Da der Punkt des Einschlags niedriger war, drückte eine größere Last auf die verbliebenen und zum Teil geschädigten Stützen in den getroffenen Stockwerken. Experten halten es zudem für möglich, dass im Südturm der Gebäudekern mehr beschädigt wurde als im Nordturm.

Stahlpfeiler tragen ihre Last nur, wenn sie seitlichen Halt bekommen. Die Stützen im Kern der Türme bezogen ihren Halt ebenso wie die Außenpfeiler ausschließlich durch die Geschossdecken. Diese bestanden aus Stahlstäben mit wenig mehr als einem Zoll Querschnitt und trugen eine Stahlplatte, die mit vier bis fünf Zoll Stahlbeton bedeckt war.

Als diese Verbindungen brachen und die erste Geschossdecke abstürzte und ein oder zwei andere mitriss, hatten die eng stehenden Stahlstützen in der Aluminiumfassade keinen seitlichen Halt mehr - unter der Last der Stockwerke darüber knickten sie ein.

Nach einer anderen Theorie heizte sich der leichte Stahl der Querträger als Erstes auf. In den 20 bis 30 Minuten nach dem Einschlag begannen die Geschossdecken sich zwischen den Innen- und Außenstützen durchzubiegen.

Ohne den Halt der Querverbindungen und durch die Hitze weich geworden, biegen sich die Außenstützen unter dem Gewicht der Geschosse oberhalb der Einschlagstelle, schätzungsweise 45 000 Tonnen beim Nordturm, etwa 110 000 Tonnen beim Südturm, nach außen oder knicken wie Streichhölzer ein. In dem Augenblick, in dem die Außenpfeiler, selbst durch das Feuer geschwächt, keine Stütze mehr durch die Querstreben hatten, war der Turm verloren: Die gesamte Gebäudespitze krachte auf das Stockwerk, der vertikale Schlag setzte sich, wie bei einer Dominoreihe, nach unten fort.

Die oberen Stockwerke schlagen mit einer geschätzten Geschwindigkeit von beinahe 200 Stundenkilometern auf dem Boden auf - annähernd Fallgeschwindigkeit. 15 Sekunden dauert es, bis das gesamte Gebäude unten ist.

Damit hat sich die Aufgabenstellung der Feuerwehr fundamental geändert. Die FDNY ist ein Verein, der hochriskant arbeitet - aber dann muss es eine Chance geben. Wenigstens eine kleine. Hier gibt es keine. Das FDNY ist kein Club von lebensmüden Selbstmördern, und auch Picciotto ist kein Selbstmörder. Jetzt aus dem 35. Stock in den 92. Stock zu gelangen - das wäre Suizid.

„Ich muss meine Frau finden. Sie war im Nordturm.“ - „Den Nordturm, Potter, gibt’s nicht mehr.“

New Yorker Feuerwehrleute sind eine Klasse für sich, eine Bruderschaft mit eigenen Gesetzen, einem eigenen Ehrenkodex, einer eigenen Geschichte. Irische und italienische Einwanderer, denen sonst niemand einen Job geben wollte in der neuen Welt, widmeten ihr Leben dem Kampf gegen das Feuer. Es war ihre Chance, Teil des amerikanischen Traums zu werden, eine Heimat zu finden im Land „der Freien und der Tapferen“. Es war ihre Chance, als Arbeiter zu Helden zu werden.

Die Häuser in New York sind höher als im Rest der Welt, die Treppenhäuser sind endlose Schläuche, und wer sich täglich in diese brennenden Fallen wagt, der wird geliebt. Sogar in einer harten und schnellen Stadt wie New York. Schon deshalb werden Feuerwehrleute in dieser Metropole mit dem Titel „New Yorks Bravest“ geadelt.

Omas winken ihnen zu, wenn sie vorbeifahren; Wall-Street-Banker salutieren mit roten Wangen; Kinder in der Vorschule lernen ihre Lieder, hübsche Mädchen drängeln sich nach einem Date mit ihnen; Homosexuelle tanzen in Discotheken mit Feuerwehrhelmen auf dem Tisch. Kein übles Sozialprestige für eine Berufsgruppe, deren Einstiegsgehalt bei 29 973 Dollar im Jahr liegt.

AN BORD VON AIR FORCE ONE, 10.05 UHR

Nachdem die Air Force One um 9.55 Uhr in Sarasota gestartet und in großer Höhe nordwärts geflogen ist, sehen die Männer an Bord nun im Fernsehen, was in New York, was in Amerika passiert. Bush spricht am Telefon mit Verteidigungsminister Rumsfeld und mit Sicherheitsberaterin Rice. Zu Cheney sagt er: “Wir werden uns um die Sache kümmern. Dafür kriegen wir unser Geld. Jemand wird dafür bezahlen.”

Zu diesem Zeitpunkt wissen die Passagiere der Air Force One nicht, wohin der Flug gehen würde. Im Weißen Haus war ein Anruf eingegangen, dass die Präsidentenmaschine Ziel eines Anschlags sei („Air Force One is next“). Der Anrufer war offenbar vertraut mit Details, die die Reisegewohnheiten des Präsidenten betreffen; der Mann benutzte Geheimwörter, unter anderem den Code-Namen für die Präsidentenmaschine. Die Sicherheitsbeamten stuften die Drohung als „glaubwürdig“ ein.

Auch an Bord der Air Force One ist die Nachrichtenlage verwirrend: Berichte über eine Autobombe vor dem Pentagon oder dem Außenministerium; eine rätselhafte

Die Feuerwehr scheut keine Risiken, aber es muss eine Chance geben. Hier gibt es keine.

New Yorker Feuerwehrleute, Feuerwehrmann Ottrando (Foto M.) nach dem Einsturz der Türme

Maschine der Korean Airlines, die über dem Pazifik hereinkomme; eine gekidnappte Maschine in Amsterdam.

FEUERWACHE LIBERTY STREET

Kurz nach zehn Uhr hebt sich der Rauch in Dans Feuerwehrstation. Von seiner Ecke ganz hinten sieht er, dass der Rest des Gebäudes eingestürzt ist. Keiner der anderen Feuerwehrleute ist zu sehen. Dan Potter beschließt, sich zur Kommandozentrale West Street durchzuschlagen, die am Nordende des World Trade Center liegt. Auf dem Weg: Schutt, brennende Autos und Feuerwehrwagen, keine Menschen. Es scheint, als wäre Dan Potter der einzige Überlebende in New Yorks Straßen. Weil es Trümmer und Menschen vom Himmel regnet, beschließt Dan Potter, sich durch die intakten Gebäude durchzuschlagen.

Er geht durch die entvölkerten Räume einer Filiale der Deutschen Bank, in einem leeren Kindergarten hängen Zeichnungen von Vierjährigen an der Wand. Er bleibt der einzige Überlebende von New York.

Aus einem Fenster blickt er nach oben. Er sieht kein World Trade Center mehr, nur blauen Himmel. Holy shit, denkt Potter, der Südturm ist weg. Dann blickt er nach Norden. Okay, der steht noch. Dort oben wartet Jean auf dem Dach. Dan, du musst sie da runterholen. Der Helikopter kommt nicht mehr.

CHURCH STREET

Lieber oben sterben als unten. Jean Potter dreht um und verlässt den U-Bahn-Schacht wieder, in den sie der Polizist gezogen hat, als der Südturm einstürzte. Oben wird die Wolke ein wenig heller. Stille. Als sie die Straße entlanggeht, rufen ihr weißgetünchte Gestalten zu, sie solle ein Taschentuch vor den Mund halten. Die Wolke sei giftig. Jean Potter, nass, voller Staub, kann nur Umrisse erkennen. Aber sie geht, wie ein Roboter. Geht die Straße Richtung Norden, auf der Suche nach einem Platz des Friedens in diesem Inferno. Andere Leute würden in solchen Minuten nach einer Kirche Ausschau halten, Jean Potter fahndet nach einer Feuerwache. Vielleicht kann ihr einer von Dans Kumpel erklären, warum die Welt ausgerechnet an einem sonnigen Dienstag im September untergeht.

NORDTURM, LOBBY

Die verschüttete Gruppe um den Stadtplaner Jan Khan debattiert, wie man hier rauskommt. Sie stehen da und reden. „Wir hatten zu viel Angst, um uns zu bewegen“, sagt Khan. Vor allem fürchten sie Löcher im Boden, durch die sie in die Bahntunnel fallen könnten.

Aber sie können nicht hier bleiben. Sie sehen nichts, aber sie hören das Ächzen und Knirschen des Gebäudes. Lasst uns eine Menschenkette bilden, sagt jemand, und alle stimmen zu. Chris geht voraus, dahinter Larissa, dann Khan, dann eine Frau. Sie klammern sich aneinander, Chris erfühlt den Weg mit den Füßen. Das Gebäude knirscht.

Sie wissen, dass eine U-Bahn-Station ganz in der Nähe ist. Dort tasten sie sich hin, sehen dann aber, dass von der Station nichts übrig ist. Im Schneckentempo ziehen sie weiter durch die Dunkelheit, eine Karawane der Angst. 20 Minuten sind sie unterwegs, als sie aus großer Entfernung eine Stimme hören: Ist da jemand?

Ja, rufen Khan und die anderen, wer ruft da?

Ich bin Feuerwehrmann. Können Sie das Licht meiner Taschenlampe sehen?

Nein, aber rufen Sie weiter, wir folgen Ihrer Stimme.

Hier, hier, hier, hier, hier, hier.

Bald sieht Khan den Schein einer Taschenlampe, dann einen Feuerwehrmann.

Der Mann führt die Gruppe zu anderen Feuerwehrleuten. Die schlagen vor, die Leute durch den Bahnhof hinauszuschikken. No fucking way, sagt der Mann, der die Gruppe gefunden hat, auf gar keinen Fall. Er führt sie weiter, bis sie plötzlich einen Lichtschein sehen. Er wird größer und stärker, und dann stehen Khan und die anderen auf der Vesey Street, nördlich des World Trade Center.

Nicht nach oben gucken, nicht nach hinten gucken, schreien Polizisten, rennen Sie, los, los, los.

Khan rennt so schnell er kann, vorbei an zerstörten Autos, an Schutt, über die Vesey Street, in die Church Street, Richtung Norden. Nach zwei Blocks bleibt er stehen und dreht sich um. Khan ist in Sicherheit, weit genug entfernt. Auch er beginnt zu weinen.

NORDTURM, 35. ETAGE

Fast alle Zivilisten unterhalb der Einschlagstelle im 96. Stock haben den Nordturm verlassen. In den Treppenhäusern befinden sich aber noch Hunderte von Feuerwehrleuten. Höchste Zeit, die Jungs rauszubringen, denkt Picciotto, der Feuerwehrchef der Upper West Side, und greift, ohne einen Befehl von oben abzuwarten, zu seinem Megafon: „Jungs, wir evakuieren, lasst alles fallen, raus hier.“

Der Back-up-Mann der Engine 24, Marcel Claes, wirft seinen Feuerwehrschlauch hin und rennt los, nach unten. Sein Sauerstoffgerät behält er, man weiß nie. Dutzende folgen ihm. Als Letzter Picciotto, der jedes Stockwerk kontrolliert. Mit seinem Megafon brüllt er stets dieselben zwei Wörter in die Flure: Raus hier.

Die Räumung läuft zügig bis zum 16. Stock. Dort stauen sich die Leute. Der Grund: Der Schutt des Südturms hat Teile der Treppenhäuser A und C des Nordturms zertrümmert. Picciotto gibt Befehl, nur noch Treppenhaus B zu benutzen.

Es geht weiter, Flur um Flur, als Picciotto im 12. Stock eine Tür öffnet und ungefähr 50 bis 70 Leute in einem Büroraum sitzen sieht. Er hält inne. Das darf doch nicht wahr sein. Was wollen die denn hier? „Los Leute, wir gehen!“ Erst dann sieht er die Rollstühle und Krücken der Leute. Picciotto gibt Befehl, ihnen zu helfen. Wieder ist er der Letzte auf dem Stockwerk.

Marcel Claes erreicht die Lobby, rennt durch ein zerschlagenes Fenster ins Freie.

Sekunden später hört Picciotto wieder jenes schneidende Grollen, das schauderhafte Geräusch. Picciotto ist im 5. Stock, und er hat, wenn der Nordturm genauso schnell fällt wie der Südturm, noch genau zwölf Sekunden zu leben.

Lieber Gott, denkt Picciotto, tu mir einen Gefallen und lass den Tod schnell kommen. Bitte quäl mich nicht lange. Picciotto denkt an seine Frau, an die Kinder mit den College-Hüten. Dann spricht er ein Gebet. Es ist 10.28 Uhr.

Der Nordturm stürzt ein, auf eine geradezu aberwitzig kontrollierte Weise, die an das Werk von Sprengmeistern erinnert. Von den Stockwerken, die über ihm zusammenbrechen, spürt Feuerwehrchef Picciotto zuerst den Wind, der kein Wind ist, sondern ein Hurrikan, der ihn die Stufen hinunterschleudert und es Nacht werden lässt.

Picciotto sieht nichts. Er ist sich nicht sicher, ob er tot ist oder lebendig. Ob er träumt oder denkt. Ob er eingesperrt ist im Süden Manhattans oder auf dem Weg ins Jenseits. Minuten vergehen, bis Picciotto ein Husten hört, dann noch eins. In welchem Dreckhaufen auch immer er sein mag, Picciotto tut das, was man ihm beigebracht hatte, als es noch eine Art von Zivilisation gab. Er stellt sich vor. „Hallo“, sagt er ins Dunkel. „Hier ist Chief Picciotto. Ist da jemand?“

AM FUSSE DES NORDTURMS

Kurz bevor an diesem Tag zum zweiten Mal ein Güterzug auf Dan Potter zurast, trifft er einen Freund, den er seit 20 Jahren nicht gesehen hat, Fire Marshall Mel Hazel. Potter bereitet sich auf das Sterben vor. „Einmal kann man Glück haben, zweimal nicht.“ Es tröstet ihn, dass er sein Leben nicht allein beenden muss. Neben ihm gegen die Wand gepresst, die Hände über den Kopf gelegt, kauert sein Freund Mel Hazel. „Wenn wir schon sterben müssen“, sagt sich Potter, „dann wenigstens zusammen.“

Minutenlang liegen beide vom Dreck begraben, aber unverletzt. Potter versucht eine Taschenlampe anzuknipsen - vergebens, er ist zu schwach, zu zittrig. Beide kriechen wie blinde Käfer durch den Schutt, bis Potter sagt: „Mel, ich glaube, wir sind auf der Straße.“

„Quatsch“, antwortet Mel.

„Doch“, sagt Potter und wühlt so lange im Dreck, bis etwas zum Vorschein kommt, das aussieht wie Asphalt. Er steht auf. „Meine Frau“, sagt er, „sie war im 81. Stock. Sie ist aufs Dach gegangen. Ich muss sie finden.“ Es ist 10.52 Uhr.

CHURCH STREET

Jean Potter hat sich nicht umgedreht, als der zweite Turm fiel, mit ihrem Schreibtisch drin und ihrer Handtasche im 81. Stock. Sie ist weitermarschiert in ihrem Hosenanzug, der heute morgen noch lavendelfarben war. Es muss ausgesehen haben, als zöge

US-Stabschef Card, Präsident Bush

Attacke auf Amerika: Bush wird blass, als ihm der Stabschef die Nachricht zuflüstert.

Feuerwehrmann Picciotto

ihr eigenes Gespenst durch Süd-Manhattan, eine Tote auf Urlaub. Leute reichen ihr Wasser, reichen ihr ein Handy, sie zieht weiter und stoppt erst etwa eine Meile nördlich von der Katastrophe, vor der Feuerwache der Company 6, Canal Street. Die Männer sind unten bei den Türmen. Nachschub aus Long Island versucht die Stellung zu halten. Jean Potter geht durch das hochgezogene Tor in die Garage. „Hallo“, sagt sie, „ich bin Jean Potter, Frau eines Feuerwehrmanns, habt ihr Arbeit für mich?“

Die Jungs deuten auf ein Telefon, ohne Pause klingelt es. „Wäre schön, wenn du dich darum kümmern könntest.“ Jean Potter nimmt über eine Stunde lang Anrufe entgegen und versucht zu trösten. Mütter, Ehefrauen, Söhne, Töchter, die nach den Männern suchen, die an diesem Tag das Pech hatten, die Uniform des Fire Department of New York zu tragen. 343 Feuerwehrleute haben ihr Leben verloren.

Tot ist Peter Langone, 41, der seinen Töchtern eine Reise nach Disneyworld versprochen hatte.

Tot ist Joseph Leavy, 45, der Wolkenkratzerfan, der als einer der ersten Feuerwehrleute beim World Trade Center ankam.

Tot ist Ronnie Gies, 43, seit 25 Jahren bei der Feuerwehr, dessen Kinder ihn später auf einem Amateurvideo, das ihn beim Betreten der Türme zeigt, ein letztes Mal sehen.

Tot ist James Amato, 43, Captain, der bei seinem letzten Großeinsatz vor dem 11. September Sekunden vor der Explosion des brennenden Gebäudes seine Männer abgezogen hatte und dann nur sagte: „Gutes Timing ist alles.“

Tot ist Vincent Giammona, der am Abend des 11. September seinen 40. Geburtstag feiern wollte.

Tot ist Terence McShane, 37, der einer der wenigen ist, dessen Überreste gefunden werden.

Es stirbt fast die gesamte Führung des Fire Department von New York: Bill Feehan, der First Deputy Commissioner, Peter Ganci, der Department Chief, Terry Hatton, der 41-jährige Chef der Rescue Squad 1.

Doch so kurz nach dem Einsturz beider Türme weiß dies noch niemand. Und Jean Potter ahnt nicht, dass ihr Mann fast Nummer 344 gewesen wäre.

AN BORD VON AIR FORCE ONE, 10.37 UHR

Bush erfährt, dass seine Frau Laura und seine beiden Töchter in Sicherheit sind. Scherzhaft fragt er, was mit Barney, dem Hund der Familie, sei. Andy Card, sein Stabschef, witzelt, der sei inzwischen Osama Bin Laden auf den Fersen.

Um 10.41 Uhr fliegt die Air Force One Richtung Jacksonville; von dort aus soll sie von Kampfflugzeugen eskortiert werden. Vizepräsident Cheney, der im Fernsehen gerade den Einsturz des zweiten Turms verfolgt hat, drängt den Präsidenten, nicht sofort nach Washington zurückzukehren. Er schlägt vor, stattdessen zunächst zur Offutt Air Force Base nahe Omaha, Nebraska, zu fliegen; dort gebe es einen hervorragend ausgerüsteten, sicheren Kommandostand.

BOSTON, 10.40 UHR

Für die Fahnder vom FBI darf der Schock über das, was sie auf den Bildschirmen gesehen haben, nur ein paar Minuten dauern. Sie müssen ran. Wer können die Täter sein, und woher stammen sie? Wer kannte wen in den Kabinen, und wer saß auf den strategisch wichtigen Plätzen in der Nähe des Cockpits?

Seit zehn Uhr kämmen die ersten Detektive die Passagierlisten durch. Sie sehen ägyptische, arabische, libanesische Namen, die ihnen nichts sagen. Atta, Mohammed? Jarrah, Ziad? Die Beamten jagen die Namen durch ihre Computer und erstellen Raster mit den Daten, die sie von den Einwanderungsbehörden erhalten. Am Mittag des 11. September steht fest, dass einige der Täter aus Deutschland kamen.

Es ist Nachmittag, als die Fahnder einen Anruf bekommen. Da sei eine Reisetasche gefunden worden, die für Flug AA 11 bestimmt war. Es ist Mohammed Attas Reisetasche.

Sie war irgendwo zwischen den Gepäckbändern des Logan Airport in Boston hängen geblieben und hatte es nicht mehr in die Boeing 767 der American Airlines geschafft. Sehr vorsichtig öffnen die FBI-Leute den Reißverschluss, finden aber keine Bombe - die Bombe war der Besitzer der Tasche persönlich.

In der Tasche sind nur Kleidung und eine Kulturtasche und zwei Schriftstücke, die der Massenmörder ins World Trade Center mitnehmen und dort mit sich und Tausenden Menschen verbrennen lassen wollte. Es sind die ersten Beweisstücke, mit Maschine geschrieben, es sind die Geständnisse eines Toten. Dokumente des Wahns. Es sind jene Dienstanweisung zum Massenmord, die den Tätern „Gottes Segen“ verspricht, und ein Testament des Massenmörders Atta.

Religiöser Fanatismus? Natürlich.

Die Selbstgerechtigkeit dessen, der sicher ist, den einzig wahren Glauben zu besitzen? Auch das.

Suche nach Überlebenden in den Trümmern des World Trade Center

Doch erklärt das schon diese Tat, die nur durchzuführen war, weil die Täter sich selbst als Werkzeug und Waffe eingeplant hatten?

Attas Reisetasche lässt die FBI-Beamten in den Kopf des Mannes schauen, der gerade das größte Attentat in der Geschichte der Menschheit inszeniert hat. Die Detektive sehen die Welt, die Atta und seine heiligen Krieger seit 8.45 Uhr erschüttern, durch die Augen der Attentäter. Sie lesen die Papiere und sehen die westliche Welt: zerfressen von Geldgier, von Prostituierten, von Drogen, von Einsamkeit. Und sie sehen die islamische Welt, wie sie die Massenmörder sehen: die Heimat des Glaubens, die letzte Oase der Kultur, bedroht von Amerika, ausgehungert vom Westen, gedemütigt seit Jahrzehnten.

Atta kannte beide Welten, am Ende war er beseelt von dem Gedanken, der anderen Welt die Fassade zu zerschlagen. Sein Leben im Westen hatte ihn gelehrt, wie man dieses Leben angreifen kann, was man tun muss, um Milliarden Ungläubige zu Schaulustigen ihrer eigenen Angst zu machen. Wollten die Attentäter nur so viel Schrecken wie möglich verbreiten, so viel Amerikaner wie möglich umbringen? Haben sie über den Tag ihrer Tat hinausgedacht, wollten sie die USA zum Gegenschlag provozieren, begriffen sie ihr Attentat als Beginn eines Kriegs, der irgendwann mit dem Endsieg aller Islamisten endet? Haben sie sich den amerikanischen Präsidenten vorgestellt in den Minuten und Stunden nach ihrem Terrorfeuerwerk? Haben sie in den Jahren der Vorbereitung geschwärmt vom Jubel, der in den Moscheen zu hören sein würde? Haben sie am letzten Abend gescherzt über die Toten des nächsten Tages, 1000, 2000, 3000?

IN DEN TRÜMMERN DES NORDTURMS

Inmitten des teuflischen Chaos passiert etwas, das wirkt wie ein himmlischer Gegenschlag: Wenn 110 Stockwerke in Sekunden zusammenstürzen zu einem Berg aus Stahl und Beton und elf Menschen mitten im Massenmord überleben in einer Höhle aus Schutt, die der Turm in dem Augenblick erbaut, in dem er krachend alles zerstört - wie soll man das nennen?

Nachdem das Donnern des Untergangs verklungen ist, sind Stimmen zu hören in jener Höhe, wo vorher das vierte Stockwerk des Treppenhauses B war. Sie gehören Männern, die sich ins Leben zurückmelden, sie gehören den Feuerwehrleuten Mike Meldrum, Matt Komorowski, Bill Butler, Tom Falio, Sal d’Agostino und Captain John Jonas, alle Angehörige eines Löschzugs aus Chinatown, der „Ladder 6“. Sie kommen aus der Wache in der Canal Street, wo Jean Potter gerade versucht, die Angehörigen dieser Männer zu beruhigen. Eine weitere Stimme gehört David Lim, Polizist der New Yorker Einheit „Port Authority“. Dazu melden sich die Stimmen zweier Feuerwehrleute namens Bacon und Cross. Und dann ist da noch ein etwas hellerer Ton. Die Stimme einer Frau. Die Stimme von Josephine Harris, einer Buchhalterin der Port Authority.

Josephine Harris hatte an ihrem Schreibtisch im 73. Stock gesessen, als das Flugzeug einschlug. Sie machte sich sofort auf den Weg hinunter. Das Problem war nur, dass die 59-jährige Großmutter nicht gut zu Fuß ist. Nach fast jeder Stufe musste sie stehen bleiben, weil ihre Schmerzen in den Beinen immer stärker wurden.

Sie war im 14. Stock und am Ende ihrer Kräfte, als sie endlich Hilfe fand - Captain John Jonas und seine Jungs von Ladder 6. Die stürmten gerade das Treppenhaus hin-

Wie lange wird die Bergung dauern? Zwei Tage? Zwei Wochen? Atmet dann noch einer?

Zerstörte Boutique in der Nähe von Ground Zero

Überlebender Khan

Endlich der Ausgang. Ich komme nach Hause, denkt er, bald bin ich da.

Verletzter Feuerwehrmann

„Da ist etwas in New York passiert“, ruft Samir Jarrah, Vater eines Terroristen, seiner Ehefrau zu.

unter, vom 27. Stock, der Südturm war soeben eingekracht, und Jonas hatte Befehl gegeben zu evakuieren. „Das war’s, Jungs, raus hier. Wenn der eine fällt, wird der andere auch nicht mehr lange halten.“

Sie liefen die Treppe runter, dann stand da plötzlich Josephine Harris. Die Sekunden tickten im Kopf von Jonas laut wie Kirchenglocken. Schnell raus, aber nicht ohne diese Dame, selbst wenn sie so viel wiegt wie eine Waschmaschine. David Lim, ein Polizist, der sich unterwegs Jonas’ Truppe angeschlossen hat, und Feuerwehrmann Bill Butler nehmen Josephine Harris in ihre Mitte, stützen sie, schleppen sie 16 Stockwerke hinunter, bis Jonas sich entschließt, seinen Männern die Arbeit zu erleichtern. In den Büros und auf den Fluren sucht er nach einem Stuhl, als Trage für die alte Dame.

Dann kracht der Nordturm zusammen.

So rasch, als hätte jemand auf die Fast-Forward-Taste eines Videorecorders gedrückt. Lim wirft sich auf Josephine, um sie zu schützen, aber Butler ist schneller, und so landen sie beide auf der Großmutter. Die Wucht des Bebens schmeißt sie wie Strohballen durch das Treppenhaus nach unten. Und Captain Jonas, 108 Kilogramm schwer, in seiner Jugend ein Footballspieler, hat sich, als der Turm zu zittern begann, mit einem Hechtsprung retten können in das stabilere Treppenhaus.

Es dauert ein wenig, bis die Überlebenden des Einsturzes überhaupt sehen können. Der Dreck frisst sich wie Pfefferspray in ihre Augen. Im Halbdunkel hören die Verschütteten das Husten und Stöhnen ihrer Begleiter. Aber niemand ist schlimm verletzt, eine ausgekugelte Schulter, gequetschte Rippen, Gehirnschütterung, mehr nicht.

Als Jonas sich im 4. Stock aufsetzt und den Dreck von den Kleidern klopft, flüstert aus seinem Funkgerät eine Stimme. Sie gehört Mike Warchola. „Mayday“, sagt Warchola, „wir sind eingeklemmt im 12. Stock des Nordturms, wir sind schwer verletzt. Hilfe.“ Warchola ist ein guter Freund von Jonas. Heute ist sein letzter Arbeitstag vor der Pensionierung. Er gehört zur Ladder 5 aus Greenwich Village. Jonas steht auf, stiefelt über Schutt und brüchige Stufen nach oben, um Warchola rauszuholen. Aber im 5. Stock ist Schluss. Eisen und Geröll haben eine Wand errichtet, undurchdringbar. In den nächsten fünf Minuten funkt Warchola noch zweimal Mayday. Dann nichts mehr. Er und vier seiner Leute werden gefunden. Zwei Tage später. Sie liegen fast unversehrt im Schutt, friedlich wie Kaninchen, die sich ausruhen, und sind tot.

Drei Stufen unterhalb des 5. Stocks hat das Treppenhaus ein Loch so groß wie ein Handballtor. Jonas schaut hindurch, auch hier nur Eisen und Rauch. Ein Zufall, dass ausgerechnet die untersten Stockwerke des Treppenhauses B heil geblieben sind. Aber was, denkt Jonas, wenn sie eingehüllt sind von Tonnen von Stahl? Wie lange werden die Bergungsleute brauchen, um sich bis zu ihnen vorzubuddeln. Zwei Tage? Zwei Wochen? Wird dann noch einer atmen?

Jonas ist 44 Jahre alt, und eigentlich wollte er nach seinem College-Abschluss Ingenieur werden. Statt Karriere und eines sechsstelligen Jahresgehalts entschied er sich für das Fire Department von New York - und löscht Feuer aus Leidenschaft, seit mehr als 22 Jahren.

Auf dem Weg durch das, was vom Treppenhaus übrig geblieben ist, findet er einen schwarzen Feuerwehrstiefel, den niemand vermisst. Und ein Megafon. Es ist das Megafon von Chief Rick Picciato, der seinen Feuerwehrleuten weiter oben im 34. Stock den Befehl zur Evakuierung gegeben hat und den der Hurrikan im 5. Stock erwischte und zwei Stockwerke tiefer schleuderte, wo er jetzt auf dem Boden kauert. Es ist kurz nach halb elf Uhr, als er ein Husten hört und sich vorstellt.

Jonas und Picciotto umarmen sich und übernehmen dann gemeinsam das Kommando über die Truppe der Überlebenden. Sie rätseln, ob sie ein Haufen von Glückspilzen sind oder ein Club der Verdammten. Klar, sie leben, aber jeder denkt auch: wie lange noch? Ihre Funkgeräte melden letzte Worte von Kollegen: „Sagt meiner Frau, dass ich sie liebe“, flüstert ihr Battalion Chief Richard Prunty aus dem Lautsprecher, „ich schaffe es hier nicht mehr raus.“

MARJ, LIBANON, 17.30 UHR

„Da ist etwas in New York passiert“, ruft Samir Jarrah. Er sitzt auf dem Sofa des Familienhauses in Marj im Bekaatal bei Beirut und sieht die einstürzenden Türme. Seine Freunde, die zu Besuch sind, kommen hinzu, sie alle trinken Tee und starren auf den Fernseher. „Das ist so furchtbar“, sagt Samir Jarrah, 61, „so schrecklich, so viele unschuldige Menschen.“

Sie sehen auch das Flugzeugwrack, die entführte, in Pennsylvania abgestürzte Maschine. Aber sie haben keine Ahnung, dass Samirs Sohn der Pilot war. Sie schalten den Fernseher aus, essen, legen sich schlafen. Samir Jarrah ist im Februar am offenen Herzen operiert worden; sie haben ihm Bypässe gelegt, und alles ist gut gegangen, aber Samir Jarrah fühlt sich an diesem Dienstag im September immer noch schwach. Er lässt es ruhig angehen in seinem Job als hoher Beamter, zuständig für Sozialversicherung. Seine beiden Geschäfte führen die Angestellten.

Er versucht nicht, Ziad anzurufen, als er die Bilder aus Amerika sieht, keiner aus der Familie versucht es. Denn Ziad ist ja in Florida, weit weg von den brennenden Türmen, Ziad ist sicher, Ziad lernt fliegen, Ziad wird Pilot.

Erst am Sonnabend, vier Tage danach, als die gesamte Familie im Haus auf dem Land ist, werden Polizisten vorbeikommen und Fragen stellen.

„Habe ich einen Terroristen großgezogen?“, fragt sich Samir Jarrah, der Vater.

Terroristen kommen doch aus Palästinenserlagern. „Die haben keine Wahl, keine Zukunft, kein Leben, die sind schon als Lebende tot. Also sterben sie und nehmen ein paar derjenigen mit, die ihr Leben so erbärmlich gemacht haben“, sagt Samir Jarrah, denn so waren Terroristen bis zum 11. September.

Aber Ziad, sein Ziad?

Ziad war fünf Jahre alt, als er mit Legosteinen sein erstes Flugzeug bastelte und verkündete: „Wenn ich groß bin, werde ich Pilot.“ Ziad war zwölf Jahre alt, als er sich in der Bibliothek Bücher lieh, „immer nur übers Fliegen, sonst gab es für ihn ja nichts“, wie der Vater sagt.

Ziad war 26 Jahre alt, als er seine erste Boeing flog, Flug United Airlines 93, die auf die Wiese bei Shanksville stürzte.

„Ziad hatte doch alles“, sagt der Vater des Terroristen. „Er war Pfadfinder, er spielte in einer Basketballmannschaft, er brachte die Familie zum Lachen, er ging mit seinen Schwestern zum Strand, und natürlich trugen die immer Bikinis“, sagt der Vater.

Die Familie Jarrah ist muslimisch, aber nicht streng. Ziad ging auf die christliche Hikmeh-Schule, eine Oase hinter hohen Betonmauern, von Muslimen und Christen besucht. „Ziad war tolerant, er hat nie Unterschiede gemacht“, sagt sein Lehrer Mohamad Osman, 43, „er sah gut aus, machte den Mädchen Komplimente, und deshalb war er immer umschwärmt.“

In Deutschland studierte er Flugzeugbau, lernte, so die Ermittler, Mohammed Atta und dessen islamistische Freunde kennen, und im Winter 1999 muss er schon seinen Märtyrertod im Kopf gehabt haben: Wenn er ein Flugzeug nicht nur reparieren könne, sagte er dem Vater, sondern auch fliegen, habe er bessere Karten im Beruf. Der Vater akzeptierte, schickte mehr Geld und hoffte, dass der Sohn bald heimkommen würde in den Libanon.

Was hat sich Jarrah versprochen vom Flug in den Tod? Um an das Paradies für Märtyrer zu glauben, war sein Glaube, so schien es, nie groß genug, solange er lebte. Was fand er an seinem Leben und dem Leben im Westen so furchtbar, dass er seines und das Leben Tausender Mitmenschen vernichten wollte, obwohl er es, so schien es, genoss? Viel mehr als Atta war Jarrah der Grenzgänger, der zwischen den beiden Kulturen nach dem Sinn des Lebens suchte und ihn schließlich in der grandiosen Zerstörungsvision einer Gruppe fand, die sich wie eine Sekte motivierte und

Zerstörter World-Trade-Center-Komplex und Umgebung

kontrollierte. Und die sich berauschte an dem Triumphgefühl, den Westen mit westlicher Logistik zu erniedrigen und so in beiden Welten unsterblich zu werden, bestaunt von der einen, gefürchtet von der anderen.

Zwei Tage vor dem Anschlag ruft Ziad ein letztes Mal zu Hause an. Er bedankt sich für Geld. „Er lachte und machte mit allen Witze, wie immer“, sagt sein Vater.

In seinem Abschiedsbrief an seine türkische Freundin in Bochum, die er heiraten wollte, schreibt Ziad: „Ich habe gemacht, was ich machen sollte.“ Und sein trauernder Vater ist bis heute sicher: „Ich habe ihn doch nicht zum Hass erzogen. Im Gegenteil, ich habe all die richtigen Dinge getan.“

BARKSDALE AIR FORCE BASE, BEI SHREVEPORT, LOUISIANA, 12.36 UHR

In seiner zweiten Stellungnahme, die auf der Air Force Base in Louisiana um 12.36 Uhr per Video aufgezeichnet wird, verspricht Bush, die Verantwortlichen zu jagen und zu bestrafen. „Die Freiheit selbst ist an diesem Morgen angegriffen worden von einem gesichtslosen Feigling“, sagt Bush, der einen nervösen Eindruck macht. Das Videoband sieht seltsam verwackelt und grobkörnig aus. „Es war nicht gerade eine unserer Sternstunden“, sagt später ein Mitarbeiter der Regierung.

Vor der Landung in Shreveport wurden die wenigen mitreisenden Journalisten im hinteren Teil des Flugzeugs gebeten, ihre Handys ausgeschaltet zu lassen, damit die Signale nicht die Position des Flugzeugs verraten. Außerdem sollen sie in ihren Berichten nur sagen, der Präsident befinde sich „an einem unbekannten Ort in den Vereinigten Staaten“.

Noch einmal äußert Bush den Wunsch, nach Washington zurückzukehren, aber Vizepräsident Cheney rät erneut ab: Immer noch gebe es eine Reihe von Flugzeugen in der Luft, von denen niemand wisse, ob sie nicht auch entführt seien. Auch sein Stabschef ist dagegen. „Lassen Sie uns warten, bis sich der Staub gelegt hat.“ Bush hadert mit dieser Einschätzung. „Ich will nicht, dass irgendein angeberischer Terrorist es schafft, den Präsidenten der Vereinigten Staaten von Washington fern zu halten. Die Leute wollen ihren Präsidenten sehen, und sie wollen ihn jetzt sehen.“

Bush telefoniert mit dem New Yorker Senator Charles Schumer und mit Verteidigungsminister Donald Rumsfeld. Immer noch befürchten Sicherheitskräfte, dass die Präsidentenmaschine auch am Boden ein leichtes Ziel für einen potenziellen Angriff aus der Luft darstellen könne.

Um 13.37 Uhr verlässt Bush an Bord der Präsidentenmaschine Barksdale Air Force Base in Richtung Offutt Air Force Base in Nebraska. Dort landet die Maschine um 14.50 Uhr.

IN DEN TRÜMMERN DES NORDTURMS

Die Leute um Rick Picciotto und Captain Jonas stellen sich auf eine lange Zeit in ihrem Treppenhauskerker ein. Keiner murrt, als Jonas sagt, sie sollen Taschenlampen und Funkgeräte ausschalten. Strom sparen.

Die Männer beginnen, das Treppenhaus zu erkunden. Zum Dreck, der die Augen und Lungen verstopft, kommt der Geruch von flüssigem Benzin. Ein Streichholz im Dunkel, ein Funke, es könnte das Ende sein.

Bei ihrer Suche nach einem Ausgang entdecken die Männer eine Tür im zweiten Stock. Sie öffnen. Nichts, nur Schutt.

Im dritten Stock noch eine Tür. Wieder öffnen. Wieder nur Schutt.

Im vierten Stock entdecken sie zwei Sprinklerröhren, etwas länger als drei Meter. Wenigstens haben sie nun Wasser. Drei Meter Wasser. Etwas weiter finden sie eine Toilette. Und einen Fahrstuhlschacht. Er führt nach unten. Er ist schwarz, hat kein Ende. Picciotto beschließt: zu viel Risiko. Sollte in ein paar Tagen immer noch keine Hilfe gekommen sein, können sie es hier noch mal versuchen.

Die Männer sind erschöpft, Josephine Harris schläft fast ein. David Lim, der Polizist, fahndet nach seinem Bombensuchhund. „Junge, hör auf damit“, sagt Captain Jonas. „Dein verdammter Hund interessiert jetzt nicht. Rings um uns herum sterben Menschen.“

Gegen zwölf Uhr spricht Jonas wieder in sein Funkgerät. „Mayday, Mayday. Hier spricht Captain Jonas von der Ladder 5. Wir sind eingesperrt im Treppenhaus B des Nordturms, auf den Stockwerken 2, 3, 4, und 5. Holt uns raus.“

Jonas bekommt Antwort, eine Stimme krächzt aus seinem Funkgerät: „Nordturm? Der Nordturm steht nicht mehr!“ Jonas senkt den Kopf. Bis jetzt hatten sie gehofft, nur ein Teil des Gebäudes sei eingestürzt.

Wieder vereintes Ehepaar Potter in der Lobby eines New Yorker Hotels

Andere würden nach einer Kirche Ausschau halten, Jean suchte ein Feuerwehrhaus.

Wie viele tausend Kubikmeter Eisen sind über ihnen?

Es gibt niemanden, der diese Frage beantwortet. Und es gibt niemanden mehr, der diesen Einsatz leitet. Viele der ranghöchsten Kräfte sind tot, Kommandozentralen zertrümmert. Hayden versucht, das Chaos an der West Street inmitten eines Trümmerfelds zu dirigieren. Sein Büro ist das Dach eines Feuerwehrautos.

Den Eingeschlossenen bleiben nur zwei Dinge: warten, in das Funkgerät sprechen, wieder warten. Das Adrenalin baut sich ab, die Schmerzen der Verletzungen werden stärker. Es wird 13 Uhr, 14 Uhr. Nichts passiert.

Dann glaubt Captain Jonas eine Erscheinung zu haben. Es wird hell. Es ist ihm, als scheine die Sonne, und zwar direkt in seinen Schacht. Er steigt den Strahlen nach, Stufe für Stufe, und endet an jenem handballtorgroßen Loch im fünften Stock. Er sieht Eisen und Rauch. Berge der Verwüstung. Aber auch ein Stück blauen Himmel. Der Rest des Treppenhauses B ist nicht unter Trümmern begraben, sondern ragt aus ihnen heraus.

Picciotto kommt dazu. Hinter ihm drängelt Lim. „Mein Gott“, seufzt Lim, „haben wir ein Glück. Chief Picciotto, wie oft, schätzen Sie, kommt so etwas vor?“

„Einmal in einer Milliarde.“

Zwischen ihnen und der Freiheit liegt ein 3 Meter tiefer und 30 Meter breiter Graben, der aussieht wie ein Gletscher in der Hölle: scharfe Eisen, endlos tiefe Spalten, lodernde Feuer, kein Ende in Sicht.

Minuten später sind Leute von „Ladder 43“ auf dem rauchenden Schuttberg zu erkennen.

Es verlassen das Treppenhaus: Rick Picciotto, Feuerwehrchef der Upper West Side, der sich als Erster über den gefährlichen Graben abseilen lässt, dann die Männer von Ladder 6, Mike Meldrum, Matt Komorowski, Bill Butler, Tom Falco, Sal d’Agostino, die Feuerwehrleute Bacon und Cross, der Polizist David Lim und schließlich Josephine Harris, die 59-jährige Buchhalterin. Erst dann macht sich Captain John Jonas auf den Weg.

Es ist 15 Uhr, als sich seine Männer Richtung West Street abseilen, und John Jonas denkt sich, dass dies einer der schönsten Anblicke seines Lebens ist. Alle seine Männer sind dem Tod entkommen und auch Josephine Harris.

„Wir gehen hinein, retten die Leute, machen das Feuer aus und gehen nach Hause“, sagt Jonas seit 22 Jahren, wenn ihn jemand nach seinem Beruf fragt. Diesmal war das Feuer stärker. Aber Jonas und seine Männer haben eine Frau gerettet. Und sie können nach Hause gehen.

Jonas stapft zum Büro von Hayden. Sie haben sich heute morgen das letzte Mal gesehen, um 9.03 Uhr, als das zweite Flugzeug in den Südturm einschlug und Hayden ihm den Befehl gab, mit seinen Männern in den Nordturm zu rennen. Hayden weint fast. „Jay, schön, dich zu sehen“, ruft er. Auch Jonas kann die Tränen nur mit Mühe zurückhalten: „Chief, melde mich zurück zum Dienst, es ist schön, noch unter den Lebenden sein zu dürfen.“

Dann kümmern sich die Sanitäter um Jonas’ Männer. Nur Jonas entkommt ihnen. Er geht zu Fuß zurück in seine Feuerwache in der Canal Street in Chinatown.

Langsam dämmert ihm, dass er sein Leben dieser Lady verdankt. Alle Menschen in den Stockwerken über ihnen und unter ihnen sind tot. „Wir alle“, wird Jonas später sagen, „dachten, Josephine ginge viel zu langsam. Dabei hatte sie das perfekte Tempo. Gott gab uns den Mut, ihr zu helfen, und damit retteten wir uns selbst.“

Am nächsten Tag werden die Feuerwehrmänner der Buchhalterin aus dem 73. Stock, der Mutter und Großmutter, eine Feuerwehrjacke der Ladder 6 schenken, mit einem grünen Drachen drauf. Dem Wahrzeichen des Reviers aus Chinatown. Darunter haben sie einen Schriftzug sticken lassen: „Josephine - unser Schutzengel“.

OFFUTT AIR FORCE BASE, NAHE OMAHA, NEBRASKA, 16 UHR

Um 16 Uhr sitzt Bush in einem unterirdischen Bunker und berät sich in einer Telekonferenz zum ersten Mal an diesem Tag mit den Mitgliedern des Nationalen Sicherheitsrats. Bush, berichtet Condoleezza Rice später, habe die Konferenz mit den Worten eröffnet, es handele sich bei der Attacke um einen Angriff auf die Freiheit, „und wir werden ihn als solchen verstehen“.

Kurz nach 16 Uhr ist das Gespräch beendet. Bush wiederholt seinen Wunsch, nach Washington zurückzukehren, noch einmal rät der Secret Service ab. Diesmal setzt Bush sich durch: Das amerikanische Volk erwarte, sagt er, dass er seine Fernsehansprache aus dem Oval Office halte und nicht aus einem Bunker. Um 16.36 Uhr hebt die Präsidentenmaschine Richtung Hauptstadt ab.

WASHINGTON, 19 UHR

Bush kehrt ins Weiße Haus zurück. Eine Flotte von sechs Hubschraubern dröhnt am Washington Monument vorbei. Erst im letzten Augenblick löst sich Marine One aus der Gruppe und setzt auf dem Rasen vor dem Weißen Haus auf; niemand sollte wissen, in welcher Maschine sich der Präsident befindet. Als er die Rauchsäule über dem Pentagon sieht, sagt er zu einem seiner Helfer: „Das mächtigste Gebäude der Welt ist am Boden. Soeben wurden Sie Zeugen des Kriegs im 21. Jahrhundert."

Im Bunker des Weißen Hauses versammelt Bush seine wichtigsten Mitarbeiter um sich: Vizepräsident Dick Cheney, Außenminister Colin Powell, Justizminister John Ashcroft, Sicherheitsberaterin Condoleezza Rice.

WEISSES HAUS, WASHINGTON, 20.30 UHR

Im Oval Office hält Bush seine dritte und letzte öffentliche Rede an diesem Tag; sie dauert nicht einmal fünf Minuten und wird live im Fernsehen übertragen.

Zwölf Stunden nach dem Anschlag, nach einer Reise durch drei Bundesstaaten, die vielen Beobachtern vorkam wie eine Flucht, zeigt sich Bush endlich im Weißen Haus. „Niemand von uns wird diesen Tag jemals vergessen", sagt er. Die amerikanische Regierung werde keinen Unterschied machen zwischen Terroristen und denen, die ihnen Unterschlupf gewähren. „Wir werden die Freiheit verteidigen und all das, was gut und gerecht ist in unserer Welt." Schätzungsweise 80 Millionen Amerikaner hören diese Worte vor ihren Fernsehern. Sie werden auch Zeuge der enormen Anspannung, unter der Bush steht - das Mikrofon überträgt einen deutlichen Stoßseufzer aus seiner Brust.

PENNSYLVANIA, IM HAUS VON JEAN POTTERS MUTTER, 21 UHR

Weil ihr eigenes Apartment durch den Staub der eingestürzten Türme unbewohnbar geworden ist und ihnen vorkommt wie ein Friedhof, suchen Dan und Jean Potter Unterschlupf bei Jeans Mutter. Sie lebt in Pennsylvania, auf dem Land.

Mittags, nach dem Einsturz des Nordturms, hatte Dan Potter seinen Vater angerufen. „Dad", schluchzte Potter, „Jean ist tot."

„Unsinn", sagte der Vater, „sie macht Telefondienst in der Feuerwache in der Canal Street."

Potter rannte los, stieg ins Auto, holte sie. Der Staub klebte wie Zement an den beiden, aber als sie sich schluchzend in den Armen lagen, fiel die Angst von ihnen ab. Sie wollten raus aus der Stadt. Als sie auf dem Weg nach Pennsylvania an einer Tankstelle hielten, starrten die Leute sie an, stumm. So, als wären Dan und Jean Potter keine Überlebenden, sondern von den Toten auferstanden.

KLAUS BRINKBÄUMER, UWE BUSE, FIONA EHLERS, ULLRICH FICHTNER, HAUKE GOOS, LOTHAR GORRIS, RALF HOPPE, THOMAS HÜETLIN, ANSBERT KNEIP, DIRK KURBJUWEIT, CORDULA MEYER, ALEXANDER OSANG, CORDT SCHNIBBEN, ALEXANDER SMOLTCZYK, BARBARA SUPP